PL ISSN 0137-866x
Nr ind. 37606

SKRZYDLATA POLSKA

38 (1524) • 21.09.1980 CENA 5 ZŁ

SPADOCHRONOWE MISTRZOSTWA ŚWIATA • TRIUMF POLAKÓW • SKRZYDŁA AFRYKI ZACHODNIEJ • SAMOLOTY... DLA PILOTÓW

STANISŁAW KANIA I SEKRETARZEM KC PZPR

W godzinach nocnych z 5 na 6 września zebrał się na swoim VI plenarnym posiedzeniu Komitet Centralny Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej. Obradom przewodniczył członek Biura Politycznego KC PZPR, przewodniczący Rady Państwa, Henryk Jabłoński.

W związku z poważną chorobą Edwarda Gierka, Komitet Centralny zwolnił go z funkcji I sekretarza KC i członka Biura Politycznego KC PZPR.

Komitet Centralny jednomyślnie powołał STANISŁAWA KANIĘ na stanowisko I sekretarza Komitetu Centralnego PZPR.

Stanisław Kania wygłosił przemówienie.

Powiedział m.in.: — Partia będzie realizować swoją politykę przede wszystkim poprzez instytucje przedstawicielskie i w oparciu o ich konstytucyjną rolę. Wychodzimy z założenia, i powinniśmy to uznać za wytyczną naszej pracy, że demokracja nie jest gestem władzy wobec społeczeństwa, lecz wielką i rosnącą potrzebą socjalizmu. Dlatego zdecydowanie opowiadamy się za pełnym przestrzeganiem konstytucyjnych kompetencji Sejmu, za rozszerzeniem uprawnień rad narodowych, za rzeczywistą odnową związków zawodowych, tak, aby były one w pełni samorządnym i skutecznym obrońcą robotniczych interesów i praw, partnerem wobec administracji.

Będziemy dbać o to, by również nowe związki zawodowe rozwijały się tak, jak deklarowali ich organizatorzy, aby przestrzegana była zasada, iż są to organizacje stojące na gruncie socjalizmu i działające jako ogniwa socjalistycznej demokracji.

Chcemy, aby każdy patriotycznie myślący obywatel naszego kraju miał poczucie i miał możność aktywnego uczestnictwa w naszych narodowych sprawach.

Z LOTU PO KRAJU

ZASŁUŻENI PILOCI WOJSKOWI PRL

Za wybitne zasługi w lotnictwie Sił Zbrojnych PRL Rada Państwa przyznała grupie lotników wojskowych tytuły honorowe Zasłużonych Pilotów Wojskowych PRL. Znaleźli się wśród nich: płk pil. **Stanisław Czarny**, płk pil. **Jan Głodek**, płk pil. **Stanisław Rybicki**, płk pil. **Witold Białecki** i ppłk pil. **Zbigniew Biedrzycki** — z Wojsk Lotniczych oraz płk pil. **Czesław Bil**, ppłk pil. **Aleksy Antoniewicz** i ppłk pil. **Czesław Brzozowski** z Wojsk OPK.

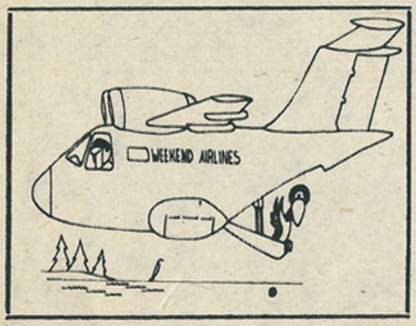
ZDJĘCIA SATELITARNE DLA POLSKICH BADAŃ POLARNYCH

Stacja polarna PAN na Wyspie Króla Jerzego w Antarktyce wyposażona jest w urządzenia do odbioru zdjęć satelitarnych. Na stacji rejestruje się i wykorzystuje do dalszych badań zdjęcia pochodzące głównie z radzieckich i amerykańskich satelitów meteorologicznych.

Materiały satelitarne mają duże znaczenie dla obserwacji badań meteorologicznych. Ułatwiają one analizę pogody i pozwalają na bardziej precyzyjne jej prognozowanie. Stacja polarna im. Arctowskiego włączona jest do światowego systemu obserwacji meteorologicznych.

LOT PRZEDŁUŻA LOTY CZARTEROWE DO CHICAGO

Polskie Linie Lotnicze LOT poinformowały o przedłużeniu na okres listopad 1980 — kwiecień 1981 lotów czarterowych na trasie Warszawa—Chicago—Warszawa. Odloty z Warszawy odbędą się w dniach: 26.10; 16.11; 7, 14, 21.12.1980 oraz 7, 11, 25.01; 8, 22.02; 8, 22.03 i 5.04.1981. Cena biletu czarterowego w obie strony wynosi 35 tys. zł. Rezerwacja biletów we wszystkich oddziałach LOTU w kraju.



SAMOLOTOWE MISTRZOSTWA JUNIORÓW W KIELCACH

XI Samolotowe Mistrzostwa Polski Rajdowo-Nawigacyjne Juniorów odbyły się w Aeroklubie Kieleckim, w dniach 4—7 września 1980 r. Startowało 21 załóg. Rozegrano 4 konkurencje. Wyniki: 1. pil. **Mariusz Tajchman** — II pil. **Janusz Darocha** (Aeroklub Częstochowski) — 4243,64 pkt; 2. **Wacław Wieczorek** — **Małgorzata Kuźma** (Aeroklub Krakowski) — 4037,88 pkt; 3. **Jerzy Pepera** — **Bogdan Węklar** — (Aeroklub Podkarpacki) — 3996,89 pkt; 4. **Marek Bylinka** — **Tadeusz Hanc** (Aeroklub Orląt) — 3960,83 pkt; 5. **Wojciech Kubit** — **Julian Wacławski** (Aeroklub Podkarpacki) — 3855,58 pkt; 6. **Krzysztof Bryzgalski** — **Krzysztof Cieślawski** (Aeroklub Bielsko-Bialski) — 3742,69 pkt.

MISTRZOSTWA SZYBOWCOWE JUNIORÓW

W Centrum Szybowcowym APRL w Lesznie Wlkp. przeprowadzono w drugiej połowie sierpnia Szybowcowe Mistrzostwa Polski Juniorów z udziałem 3 pilotów z RFN (2 w standard, 1 w klub). W klasie standard startowało 24 zawodników, rozegrano 6 konkurencji. W klasie klubowej startowało 28 zawodników, rozegrano 5 konkurencji. W pierwszej zwyciężył **Karl Scholz** (RFN) — 5536 pkt, przed **Mariuszem Winnym** (Aeroklub Leszczyński) — 5279 pkt i **Henrykiem Sosnowskim** (Aeroklub Białostocki) — 5262 pkt. Zwycięzcą w klasie klubowej został **Wieńczysław Wieczorkiewicz** (Aeroklub Jeleniogórski) — 4296 pkt, drugi był **Krzysztof Łuniewski** (Aeroklub Warmińsko-Mazurski w Olsztynie) — 4095 pkt, a trzeci — **Marek Kamoś** — (Aeroklub Poznański) — 4052 pkt.

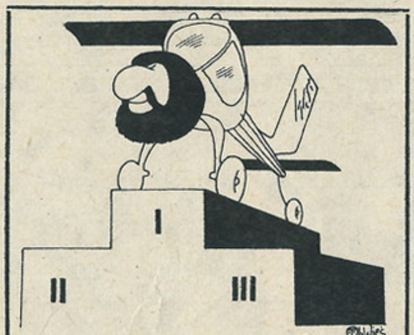
KAZIMIERZ TYRLIK — NA EMERYTURZE

W lipcu przeszedł na emeryturę długoletni zasłużony pracownik Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego PZL-Mielec i działacz Aeroklubu Mieleckiego — **Kazimierz Tyrlik**. Przez szereg lat pełnił on w aeroklubie funkcję sekretarza, następnie prezesa, a od kilku lat był jego kierownikiem. Kazimierz Tyrlik został odznaczony Złotym Krzyżem Zasługi, Srebrnym Medalem Za Zasługi dla Obronności Kraju, Srebrnym Odznaczeniem im. Janka Krasickiego, Medalem 10-lecia Polski Ludowej oraz m.in. odznakami: Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego, Złotą Odznaką Związku Zawodowego Metalowców, Odznaką 100-lecia Sportu Polskiego. W czasie uroczystości pożegnania przejścia na zasłużoną emeryturę wraz z serdecznymi życzeniami K. Tyrlik otrzymał list gratulacyjny. Jest on nadal czynnym działaczem społecznym Aeroklubu Mieleckiego.

PRACE INSTYTUTU LOTNICTWA 81 (2/1980)

Nowy zeszyt „Prac Instytutu Lotnictwa" nr 81 (2/1980) zawiera następujące publikacje: dra inż. **Wojciecha Klepackiego** — Pole temperatur jako miara intensywności wzbudzania drgań łopatek turbiny lotniczej, dra inż. **Wiesława Stafieja** — Interpretacja sposobu wyznaczania obciążeń współczesnych szybowców zawodniczych, mgra inż. **Marii Szopa** — Ocena niezawodności przy projektowaniu przyrządów, mgra inż. **Stanisława Popowskiego** — Próba zmniejszenia błędu temperaturowego indukcyjnego czujnika ciśnienia typu ID-8, inż. **Zdzisława Erenca** i mgra inż. **Leszka Rzeszutka** — Numeryczna metoda analizy geometrii profilu łopatki i kanału międzyłopatkowego.

Rys. W. Fuglewicz (2)



W SKRÓCIE

● **Pierwszy** polski kosmonauta, ppłk dypl. pil. **Mirosław Hermaszewski** przebywał z wizytą we Włocławku, gdzie uhonorowany został złotą odznaką Za Zasługi dla Rozwoju Województwa Włocławskiego, przyznaną kosmonaucie uchwałą WRN.

● **Gdański** oddział PLL LOT zdobył przechodni proporzec za pierwsze miejsce w krajowym współzawodnictwie.

● **Krakowskie** Muzeum Lotnictwa i Astronautyki otrzymało nowe eksponaty: dwa samoloty bombowe Ił-28 od wojska oraz trzy samoloty Super Aero, wycofane z użytkowania z zespołów lotnictwa sanitarnego w Jeleniej Górze i Poznaniu oraz w Zarządzie Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych w Warszawie.

● **Dziękujemy** za pozdrowienia: uczestnikom wrocławskiego obozu lotniarskiego zorganizowanego w sierpniu w Jeżowie Sudeckim oraz uczestnikom obozu lotniarskiego Aeroklubu Krakowskiego zorganizowanego we wrześniu w Kluszkowcach k. Czorsztyna.

WYDAWNICTWA

WACŁAW KRÓL — **FRONT BEZ MYŚLIWCÓW.** Wydawnictwo MON — 1980. Działania bojowe lotnictwa armii „Karpaty" w 1939, a przede wszystkim 31 eskadry rozpoznawczej. Z serii „Żółtego tygrysa". Str. 128, cena 7 zł.

BOLESŁAW GACZKOWSKI — **CZTERY TONY SALWĄ.** Wydawnictwo MON — 1980. O pierwszych radzieckich nalotach na Berlin w sierpniu 1941. Z serii „Żółtego tygrysa". Str. 137, cena 7 zł.

WIESŁAW BĄCZKOWSKI — **SAMOLOT TOWARZYSZĄCY LUBLIN R-XIII.** Wydawnictwo MON 1980. Seria TBiU (nr 65). Str. 16, cena 10 zł.

WIESŁAW SCHIER — **PIONIERZY LOTNICTWA I ICH MASZYNY.** Wydawnictwa Komunikacji i Łączności — 1980. Z serii: Samoloty w historii i miniaturze. Str. 160, cena 59 zł, nakład 10 000 + 225 egz.

EDMUND CICHOSZ, WALERIAN KORDZIŃSKI, MIECZYSŁAW ŁYŻWIŃSKI, STEFAN SZCZECIŃSKI — **CHARAKTERYSTYKA I ZASTOSOWANIE NAPĘDÓW.** Z serii: Napędy lotnicze. Wydawnictwa Komunikacji i Łączności — 1980. Str. 292, cena 95 zł, nakład 3000 + 225 egz.

ROBERT STANISZEWSKI — **STEROWANIE ZESPOŁÓW NAPĘDOWYCH. Projektowanie, konstrukcja i eksploatacja.** Z serii: Napędy lotnicze. Wydawnictwa Komunikacji i Łączności — 1980. Str. 512, cena 140 zł, nakład 3000 + 225 egz.

ANDRZEJ MARKS — **W POSZUKIWANIU KOSMITÓW.** Ludowa Spółdzielnia Wydawnicza — 1980. Wyd. 2. Str. 276, cena 46 zł.

ZMARLI

4 września 1980, inż. **JANUSZ ZAWODNY**, długoletni pracownik Centrum Naukowo-Produkcyjnego Samolotów Lekkich PZL-Warszawa, odznaczony m.in. Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, Złotym Krzyżem Zasługi, odznaką Zasłużony dla WSK Okęcie.

5 września 1980, w wieku 51 lat, **ZYGMUNT WOJCIECH JÓŹWIAK**, długoletni zasłużony pracownik PLL LOT, w latach ubiegłych stały ceniony współpracownik „Skrzydlatej Polski" w zakresie fotografiki.

W NASTĘPNYM NUMERZE:

- NAJPIERW BYŁA WALKA
- LOTEM BLIŻEJ DO BAGDADU
- MŁODYM NAPRZECIW
- POLSCY MISTRZOWIE ŚWIATA
- PALIWO DLA LOTNICTWA
- AGROLOTNICY NA SZYBOWCACH

NASZA OKŁADKA:

Złoci medaliści z Aschaffenburga, zwycięzcy III Samolotowych Rajdowych Mistrzostw Świata: Witold Świadek (Aeroklub Rzeszowski) i Andrzej Korzeniowski (Aeroklub Pomorski w Toruniu). O ich i polskiej drużyny sukcesie piszemy obok, na str. 3.

Zdjęcie: **BERNARD KOSZEWSKI**

Z LOTU PO ŚWIECIE

● **W. BRYTANIA.** 500 wystawców z 14 państw (w tym również z Polski) brało udział w tegorocznym salonie lotniczym w Farnborough. Na stoiskach i w locie pokazano 150 statków powietrznych.

● **USA.** Jim S. McDonnell, pionier lotniczego przemysłu amerykańskiego, zmarł 22 sierpnia w wieku 81 lat.

● **USA.** Przedsiębiorstwo PanAm postanowiło zwolnić ponad 4000 stewardes i hostes oraz 708 osób spośród pracowników dyrekcji. Prasa określa te decyzje jako drakońskie.

● **ARABIA SAUDYJSKA.** 19 sierpnia uległ katastrofie na ziemi samolot pasażerski TriStar. Śmierć w płomieniach poniosło 301 osób. Specjaliści zastanawiają się nad nadmierną łatwopalnością materiałów, z których wykonywane są wnętrza nowoczesnych samolotów.

● **USA.** W sierpniu wykonał swój pierwszy lot dwuwirnikowy śmigłowiec Chinook w wersji cywilnej.

● **W. BRYTANIA.** Wytwórnia Short Brothers przedstawiła projekt dwusilnikowego turbośmigłowego samolotu oznaczonego symbolem 360. Samolot przeznaczony jest dla komunikacji lokalnej i zdolny będzie do przewozu 36 pasażerów. Układ górnopłata ze skrzydłami wspartymi zastrzałami. Skrzydła o rozpiętości 22,75 m charakteryzują się dużym wydłużeniem.

● **USA.** Zwycięzcą rozegranych w czerwcu mistrzostw szybowcowych w klasie ograniczonej (15 m) został na ASW-20 Karl Striedieck, wicemistrz świata. Również ten sam pilot na rozegranych w tydzień później 12 mistrzostwach w klasie standard zajął pierwsze miejsce na szybowcu ASW-20 z zablokowanymi klapami.

● **FRANCJA.** Obchodzono tutaj 50-lecie powstania pierwszej lotniczej linii transatlantyckiej (2—3 września 1930 r.) łączącej Paryż z Nowym Jorkiem.

● **SZWAJCARIA.** Przedsiębiorstwo Swissair otrzymało pierwszy z wyprodukowanych dotąd nowych samolotów DC-9 Super 80. Zabiera on od 137 do 172 pasażerów. Wytwórnia McDonnell Douglas otrzymała, jak dotąd, 87 zamówień na ten typ samolotu.

● **PORTUGALIA.** Przygotowywany jest nowy program pięcioletni rozwoju przedsiębiorstwa Air Portugal.

● **EGIPT.** W związku z trudnościami finansowymi wstrzymano zamówienie na zakup samolotu DC-10.

TRIUMF POLAKÓW
w Aschaffenburgu

W samo południe 2 września br. nad warszawskim lotniskiem Babice przedefiladowały w szyku cztery biało-czerwone Wilgi. Na ich pokładach była ekipa polska, powracająca z III Samolotowych Rajdowych Mistrzostw Świata. W Aschaffenburgu, gdzie rozegrano mistrzostwa, polscy piloci samolotowi odnieśli największy w ostatnim 35-leciu sukces sportowy. Załoga Witold Świadek — Andrzej Korzeniowski i drużyna polska zdobyli złote medale i tytuły mistrzów świata.

Po wylądowaniu samolotów, triumfatorzy z Aschaffenburga wpadli w ramiona witających ich oficjeli, kibiców i dziennikarzy, wśród których był także przedstawiciel „Skrzydlatej Polski". A oto pierwsze, na gorąco, wypowiedzi i opinie członków ekipy polskiej.

WITOLD ŚWIADEK i ANDRZEJ KORZENIOWSKI: „80 procent naszego złotego medalu należy się naszemu trenerowi Zdzisławowi Dudzikowi, który nas świetnie przygotował do mistrzostw świata. 20 procent możemy zapisać na swoje konto".

WITOLD ŚWIADEK: „Zwycięstwo nie przyszło nam łatwo. Trudny był nawigacyjnie rejon lotów, przede wszystkim ze względu na brak charakterystycznych punktów. Skomplikowane zadania poszczególnych konkurencji wymagały pełnej uwagi i koncentracji. Łatwo było popełnić błąd nie do odrobienia zwłaszcza, że nie brak było swoistych pułapek w poszczególnych konkurencjach. Na szczęście udało się nam ich uniknąć, co jest dużą zasługą mojego partnera Andrzeja Korzeniowskiego. Dodatkowej uwagi wymagała obserwacja przestrzeni powietrznej, bowiem na trasie spotykaliśmy odrzutowe samoloty wojskowe (kilkakrotnie przeleciały one pod nami), biorące udział w ćwiczeniach wojsk lotniczych NATO. Prowadziliśmy od pierwszej do ostatniej konkurencji. Lataliśmy jak w transie, mimo, że deptali nam po piętach groźni reprezentanci RFN i Austrii, no i przede wszystkim koledzy z naszej reprezentacji. Cieszę się bardzo z sukcesu naszej załogi i nie mniej z sukcesu polskiej drużyny. Gdyby nie pechowe lądowania, nasza ekipa mogła zdobyć wszystkie medale".

ANDRZEJ KORZENIOWSKI: „O naszym sukcesie zadecydowało bardzo dobre przygotowanie do mistrzostw. Nasi rywale niejednokrotnie powtarzali w rozmowach, że traktujemy mistrzostwa bardzo poważnie. Taka jest prawda. Konkurencje wymagały znajomości lotniczego rzemiosła, inteligencji i sprytu — tak od wyznaczających je, jak od pilotów. Próby w powietrzu były łatwe i bardzo trudne. Trzeba było wykazać się umiejętnościami i myśleniem, bowiem nie wszystko było jasne do końca. Udało się nam wyjść z tego wszystkiego zwycięsko. W przeciwieństwie do mistrzostw sprzed dwóch lat w Coventry (gdzie załoga W. Świadek — A. Korzeniowski zdobyła srebrny medal — przyp. red.), dobór konkurencji w Aschaffenburgu nas nie zaskoczył, byliśmy do nich przygotowani. No i startowaliśmy już nie tylko bez debiutanckiej tremy, ale ze świadomością równych szans w walce z najlepszymi. Na nasze szczęście mistrzostwa zakończyły się tak jak chcieliśmy. Bardzo się z tego cieszę."

KRZYSZTOF LENARTOWICZ i MARIAN WAJDA: „Przed ostatnią konkurencją byliśmy na trzecim miejscu. Medal był w zasięgu ręki. Odebrało go nam pechowe lądowanie. Cieszymy się jednak ze złotego medalu drużyny, na który zapracowaliśmy jako druga polska załoga".

JAN BARAN: „Pechowe, spalone lądowanie w ostatniej konkurencji kosztowało nas medal, może nawet złoty. Taki jest sport. Przywieźliśmy jednak dla pacjentów Centrum Zdrowia Dziecka stukilogramowy ser, nagrodę za zwycięstwo w międzynarodowych zawodach w Kempten, rozegranych tuż przed mistrzostwami świata, z udziałem większości ich uczestników".

WACŁAW NYCZ: „Jako najmłodszy w drużynie i debiutant w mistrzostwach świata przeżyłem sporo sportowych emocji. Starałem się jak tylko mogłem i cieszę się, że między innymi dzięki mojemu kapitanowi Janowi Baranowi czułem się potrzebny w załodze".

EDWARD POPIOŁEK: „Cieszę się z sukcesu moich kolegów. Naszą załogę stać było na więcej, ale tym razem nie udało się. Tegoroczne mistrzostwa wykazały, że rozszerza się czołówka światowa w lataniu rajdowym i rośnie jego poziom sportowy. Zwycięstwo Polaków nad najgroźniejszymi rywalami, pilotami RFN, i to na ich terenie, jest wielkim sukcesem naszej reprezentacji.

Jeśli chodzi o samoloty, to znakomite skądinąd Wilgi nie dorównują trójkołowcom w próbach lądowania, przydałby się też VOR na pokładzie, którego brak wyraźnie odczuwaliśmy".

JÓZEF SZCZUTKOWSKI— szef techniczny: „Wraz z drugim mechanikiem w ekipie, Janem Nagengastem, staraliśmy się, by nasze Wilgi były w pełni sprawne. Roboty nam nie brakowało. Większych kłopotów technicznych nie mieliśmy. Biedziliśmy się tylko trochę nad drobnymi usterkami amortyzatorów".

ZDZISŁAW DUDZIK — trener: „Jestem szczęśliwy, że nasi piloci sięgnęli po podwójne złoto. Wynik nie jest jednak przypadkowy, lecz wypracowany. Na sukces złożyło się długotrwałe przygotowanie. Podkreślić pragnę zwłaszcza fakt, iż dzięki CNPSL PZL—Warszawa już wiosną mieliśmy w Aeroklubie PRL cztery nowe Wilgi, które oddaliśmy do dyspozycji reprezentantom na mistrzostwa świata. Dzięki temu piloci mogli się w nie wlatać i solidnie na nich potrenować, na zgrupowaniach treningowych i podczas startów w zawodach krajowych i zagranicznych, rozgrywanych według regulaminu mistrzostw świata. Cenne były zwłaszcza starty w rajdzie Baden-Baden, zawodach w Kempten i trening w Aschaffenburgu. Na uwagę zasługuje fakt, iż trzy z naszych załóg zdobyły maksimum punktów we wszystkich konkurencjach, a o ostatecznym rezultacie zadecydowały lądowania. Niestety, na Wilgach trudno jest wygrywać w tej próbie z samolotami o podwoziu trójkołowym. Podkreślić pragnę wspaniałą sportową atmosferę w ekipie oraz ofiarną pracę naszych mechaników".

BOHDAN JANCELEWICZ — kierownik ekipy polskiej, członek międzynarodowego jury: „W samolotowym lataniu rajdowym utworzyła się ścisła czołówka światowa, do której należą piloci Polski, RFN, Austrii i nie startujący w Aschaffenburgu piloci USA. Tegoroczne rajdowe mistrzostwa świata potwierdziły, że można już mówić nawet o POLSKIEJ SZKOLE LATANIA. Łączy ona świetne zgranie załóg, precyzję wykonywania zadań i wysoką kulturę sportową. Podkreślić pragnę, że o wszystkich naszych zawodnikach sędziowie mistrzostw w Aschaffenburgu wypowiadali się z najwyższym uznaniem. Osiągnięte przez Polaków wyniki sportowe i sposób w jakich zostały uzyskane, są także powodem uznania jakim cieszą się nasi przedstawiciele w komisji sędziowskiej i jury. Ich opinia jest częstokroć najbardziej przekonywająca i przyjmowana jest jako oficjalne uzasadnienie podejmowanej gremialnie decyzji.

Mistrzostwa potwierdziły, że cykl przygotowań do najważniejszej imprezy na świecie musi być długi, całoroczny, że nie wystarczy tylko trening przed samą imprezą, że potrzebne są starty w silnie obsadzonych zawodach. Tylko taka droga prowadzi do sukcesu. Jej wysoki koszt można zoptymalizować poprzez kontakty dwustronne. Formę tę już zapoczątkowaliśmy i należy ją utrzymać.

Jeśli chodzi o samoloty, to potwierdziła się opinia, że polskie Wilgi są najlepszym samolotem w próbach rozpoznania i regularności. Natomiast, mimo intensywnego treningu pilotów, cechy konstrukcyjne tego samolotu praktycznie uniemożliwiają uzyskiwanie najwyższych rezulatów w próbach lądowania.

Podobnie jak w szybownictwie, tak w sporcie samolotowym sukcesy pilotów wylansowały polski sprzęt na arenie międzynarodowej. Dzięki sukcesom naszych pilotów, na każdym kroku wyczuwaliśmy zainteresowanie polskimi samolotami i chęć do nawiązywania kontaktów handlowych z ich producentami. Zainteresowanie to nie jest jednak dostatecznie zdyskontowane. Pragnę podkreślić pomoc i zaangażowanie PHZ PEZETEL w występ reprezentacji Polski w Aschaffenburgu.

Organizatorem mistrzostw był mały aeroklub, liczący niewiele ponad dwustu członków. Impreza o światowej randze zorganizowana została całkowicie społecznymi siłami tegoż aeroklubu. Bezpośrednio przy mistrzostwach pracowało zaledwie około 30 osób. W mistrzostwach dominowała strona sportowa. Imprezy towarzyszące były bardzo skromne. Konkurencje mistrzostw były wyznaczone inteligentnie, co było zasługą dyrektora i kierownika mistrzostw W. Müllera. W sędziowaniu, zwłaszcza przy ocenie lądowań, było parę potknięć. W praktyce mistrzostw wyszło też na jaw kilka nieścisłości regulaminowych. Wszelkie wątpliwości rozstrzygało międzynarodowe jury. Z satysfakcją pragnę podkreślić, że prawie wszystkie niejasności rozwiązywano zgodnie z propozycjami polskiej ekipy.

HEK

III SAMOLOTOWE RAJDOWE MISTRZOSTWA ŚWIATA
Aschaffenburg (RFN) ● 29–30 sierpnia 1980 r.

Miejsce	Załoga	Państwo	Punkty
1.	Świadek — Korzeniowski	Polska	2867
2.	Höfling — Amtmann	RFN	2854
3.	Luckerbauer — Meszaros	Austria	2817
4.	Lenartowicz — Wajda	Polska	2812
5.	Schüttler — Neuman	RFN	2806
6.	Baran — Nycz	Polska	2777
7.	Hässlein — Hässlein	RFN	2753
8.	Husemann — Westerbarkey	RFN	2747
9.	Bertilsson — Selander	Szwecja	2725
10.	Oppelmayer — Hauschka	Austria	2705
11.	Bauer — Bauer	Austria	2616
12.	Popiołek — Bylok	Polska	2603
13.	Moolmann — Jordaan	RPA	2516
14.	Morssinkhoff — Menting	Holandia	2515
15.	Brost — Böttiger	RFN	2514
16.	Detter — Schachinger	Austria	2428
17.	Hermann — Meissner	RFN	2427
18.	Pintzinger — Pucher	Austria	2296
19.	Molin — Davoust	Szwecja	2285
20.	Conrady — Conrady	Luskemburg	2132
21.	Leech — Forest	Wielka Brytania	1884
22.	Lloyd — Emerson	Wielka Brytania	1830
23.	Zborka — Zill	Austria	1814
24.	Seymour — Boylan	Wielka Brytania	1729
25.	Supersaxo — Geissbühler	Szwecja	1482
26.	Didier — Baggendorf	Luksemburg	1472
27.	Marrucci — Marangoni	Włochy	1423
28.	Bolzano — Scorta	Włochy	1225
29.	Grosso — Rosetti	Włochy	1170
30.	Dixon — Stephen	Wielka Brytania	1098
31.	Dubridge — Bowden	Wielka Brytania	945
32.	Lord — Borrows	Wielka brytania	786

KLASYFIKACJA ZESPOŁOWA: 1. POLSKA — 5679 pkt; 2. RFN — 5660 pkt; 3. AUSTRIA — 5522 pkt.

Przewodniczący GKKFiS Marian Renke dekoruje mistrzów świata Witolda Świadka (u góry) i Andrzeja Korzeniowskiego (u dołu) złotymi medalami Za Wybitne Osiągnięcia Sportowe.

Powitanie ekipy polskiej na lotnisku Babice.

Zdjęcia: Bernard Koszewski

1

2

SPADOCHRONY W DOLINIE RÓŻ (1)

WYSOKI POZIOM

XV СВЕТОВЕН ШАМПИОНАТ ПО ПАРАШУТИЗЪМ КАЗАНЛЪК '80

Kazanłyk powitał najlepszych spadochroniarzy świata pachnącymi farbą elewacjami domów, świeżością kwiecistych trawników i otwartymi drzwiami nowego hotelu „Kazanłyk", przed którym łopotały flagi 25 państw z 5 kontynentów. Bułgarzy, jako gospodarze XV Spadochronowych Mistrzostw Świata zaimponowali rozmachem i jednocześnie skrupulatnością w przygotowaniu i przeprowadzeniu tej wielkiej imprezy. Jeśli dodamy słowiańską gościnność tego narodu i wysoki poziom sportowy mistrzostw, będziemy mieć w przybliżeniu obraz wielkiego sportowego święta, które trwało w stolicy Doliny Róż od 15 do 27 sierpnia br.

W dniu rozpoczęcia mistrzostw na pobliskie lotnisko od rana ciągnęły tłumy. Uroczystość otwarcia zgromadziła około 75 000 widzów. Na trybunie honorowej zajęli miejsca — zastępca członka Biura Politycznego Bułgarskiej Partii Komunistycznej, wicepremier, przewodniczący Komitetu Organizacyjnego XV SMŚ Georgi Jordanow, prezes Bułgarskiej Federacji Lotniczej, wiceprezydent FAI August Kabaczkijew, prezydent Międzynarodowej Komisji Spadochronowej FAI Horst Brandel (NRD), pierwszy bułgarski kosmonauta Georgi Iwanow, dyrektor XV SMŚ Marin Markow, kierownicy poszczególnych ekip, w tym nasz Józef Różański i inni. Przed trybuną, przy gorących brawach zebranej publiczności przedefilowali najlepsi spadochroniarze świata, w tym reprezentacja Polski z biało-czerwoną flagą. Przy dźwiękach hymnu bułgarskiego wciągnięto na maszt flagę Bułgarii a wciąganiu na maszt flagi Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI) towarzyszył hejnał mistrzostw. Okolicznościowe przemówienia, występy artystyczne zespołów ludowych, bogate pokazy lotnicze, z udziałem m. in. ponad dwustu spadochroniarzy bułgarskich na „latających skrzydłach"(!), były mocnym akcentem otwarcia XV Spadochronowych Mistrzostw Świata.

W przeddzień odbyły się skoki treningowe dla 58 zawodniczek i 124 zawodników. W naszej ekipie Irena Szwedek, Marek Fotyga i Lesław Panaś lądowali w 10-centymetrowym środku, tzw. centrze (elektronicznym) piaskowego koła.

Sportowa walka podczas XV SMŚ rozpoczęła się 19 sierpnia rano. Rozpoczęły ją kobiety skokiem na celność lądowania z 800 m, a spośród nich jako pierwsza reprezentantka Polski, Krystyna Pączkowska. Nasza najlepsza spadochroniarka była pewna centra, monitor był jednak nieubłagany i pokazał świetlne 05 co oznaczało 5 cm. W minutowych odstępach lądowały następne zawodniczki. Rozpoczął się kilkudniowy festiwal skoków spadochronowych. Zaczęły się emocje, radości i dramaty sportowej rywalizacji najlepszych spadochroniarzy świata.

Mężczyźni kilkakrotnie startowali do skoków na akrobację. Chmury zalegały jednak poniżej minimalnej dla tego rodzaju skoków wysokości 1800 m. Wreszcie w południe i oni rozpoczęli sportową walkę.

Skoki trwały do 25 sierpnia włącznie. W tym czasie zawodnicy i zawodniczki wykonali ponad 3200 skoków. Na każdego startującego w mistrzostwach przypadło 10 skoków na celność lądowania i 4 skoki na akrobację oraz po 4 skoki dla czteroosobowych drużyn w skokach na celność lądowania. Równolegle, na przeciwnych krańcach lotniska przeprowadzano konkurencje skoków na celność lądowania i na akrobację. Skoki na celność i akrobację, tak kobiet jak mężczyzn, zazębiały się w czasie, w zależności od pogody przerywano jedną konkurencję by kontynuować następną. Organizatorom udało się w końcu przeprowadzić wszystkie przewidziane regulaminem konkurencje i to w pełnym wymiarze.

Widzom, których nie brakowało, najwięcej emocji przyniosły widowiskowe skoki na celność lądowania. Ich dramaturgia była wprost niezwykła. Wśród kobiet po 7 skokach tylko Barbara Bucholz (NRD) miała same celne skoki. W ósmym skoku jednak nie wytrzymała napięcia i uzyskała 11 cm, w dziewiątym — 3 cm a w ostatnim — 1 cm. Na samym finiszu wyprzedziła ją Kanadyjka Kathy Cox. Reprezentantkę NRD dogoniła natomiast Larysa Koricewa ze Związku Radzieckiego. Zgodnie z regulaminem, w przypadku równych rezultatów, niezbędna była dogrywka o miejsce medalowe. W dodatkowym skoku srebro wywalczyła przystojna blondynka Barbara Bucholz.

Nie mniej zacięta, a jeszcze bardziej wyrównana była walka wśród mężczyzn. O medalach decydowały skoki idealne. Dogrywkę o złoty medal wygrał niespodziewanie Dirk Boidin z Belgii. Kanadyjczyk Craig Winnig musiał zadowolić się srebrem. O medal brązowy toczyła się bratobójcza walka między reprezentantami Wielkiej Brytanii, którą rozstrzygnął na swoją korzyść Scotty Miln.

W indywidualnych skokach celnościowych reprezentanci Polski szybko pozbawiły siebie i nas złudzeń na wysokie lokaty. Mężczyźni przysporzyli nam sporo emocji. Marek Fotyga już w pierwszym skoku został wyrzucony poza koło przez niespodziewany podmuch termiczny i praktycznie odpadł z walki. Pięć kolejnych celnych lądowań zanotował natomiast na swoim koncie mistrz Polski Stanisław Barwik. Potem jednak skakał coraz gorzej. Po sześciu skokach wśród nielicznych już pretendentów do medali z zerowym kontem znajdował się Józef Łuszczki. I on jednak nie dotrwał do rozgrywki o medale. W pozostałych czterech skokach uzyskał 9 cm i spadł na odległą, 35 pozycję. W skokach na celność najwyżej z Polaków uplasowali się równo skaczący Lesław Panaś i Ryszard Olszowy, ale 5 cm w 10 skokach dało im dopiero 21 lokatę, dzieloną z czterema innymi zawodnikami.

Walka w akrobacji toczyła się jak zwykle wysoko, poza zasięgiem widzów. Obserwowali ją tylko sędziowie uzbrojeni w nowoczesne przyrządy optyczne i magnetowidy. Ta niezwykle trudna konkurencja rozegrała się wyłącznie pomiędzy reprezentantami Związku Radzieckiego, Francji i NRD, którzy obsadzili jedenaście czołowych miejsc. Dwunasty był nasz utalentowany Marek Fotyga, co jest sporym sukcesem tego spadochroniarza. Medale w tej konkurencji zdobyli: złoty — doświadczony Nikołaj Uszmajew (ZSRR), srebrny — wicemistrz Francji Christian Lubbe, co było sporą niespodzianką, tak jak niespodzianką były trzy następne miejsca młodych, debiutujących w mistrzostwach świata reprezentantów ZSRR, Wiaczesława Valiunasa, Borysa Rumiancewa i Artura Dino.

Wśród kobiet złoty medal wywalczyła doświadczona Aleksandra Szwaczko (ZSRR) przed dotychczasową mistrzynią świata Cheryl Stearns (USA) i Iriną Walkhoff (NRD). W dziesiątce najlepszych akrobatek były jeszcze trzy reprezentantki ZSRR, dwie Kanadyjki, reprezentantka NRD i niespodziewanie, młodziutka, 17-letnia Li Rongrong z ChRL. Z Polek tylko mistrzyni kraju Krystyna Pączkowska nawiązała walkę z czołowymi zawodniczkami plasując się ostatecznie na 14 miejscu.

Suma miejsc podniesionych do kwadratu składała się na najwyżej cenioną ogólną klasyfikację indywidualną. Wśród kobiet pojedynek na szczycie toczyły między sobą reprezentantki NRD i ZSRR, do którego włączyły się Kanadyjki i niezwykle groźna Cheryl Stearns z USA. Z tej walki zwycięsko wyszła 26-letnia absolwentka Wydziału Praw Uniwersytetu im. Humboldta w Berlinie, Irina Walkhoff. Maja Kostina ze Związku Radzieckiego swoją wspaniałą, wieloletnią karierę sportową uwieńczyła trzecim już srebrnym medalem mistrzostw świata w ogólnej klasyfikacji indywidualnej. Amerykanka Cheryl Stearns marzyła o powtórzeniu sukcesu z Zagrzebia, gdzie zdobyła złoty medal. W Kazanłyku wywalczyła brąz. Złota pozbawił ją niespodziewany podmuch wiatru w skokach celnościowych. Najlepsza z Polek, Krystyna Pączkowska znalazła się na 16 miejscu.

Wśród mężczyzn w klasyfikacji ogólnej dominowali wyraźnie reprezentanci ZSRR, którzy zdobyli wszystkie trzy medale.

— Z tak znakomitym zawodnikiem jak Kolka Uszmajew nie wstyd przegrać — powiedział nam dotychczasowy mistrz świata Igor Tjorlo, który w Kazanłyku wywalczył srebrny medal. Brązowy zdobył niespodziewanie debiutant w mistrzostwach świata Artur Dino. Dziesiątka najlepszych reprezentowana jest jeszcze, i to podwójnie, przez reprezentantów Francji, CSRS i Wielkiej Brytanii. Taki jest aktu-

Na zdjęciach: 1–2. Na starcie XV Spadochronowych Mistrzostw Świata w Kazanłyku. 3. Najlepsze spadochroniarki w konkurencji akrobacji na podium zwycięzców: Cheryl Stearns (druga w akrobacji i trzecia w klasyfikacji ogólnej); Aleksandra Szwaczko (pierwsza w akrobacji i Irina Walkhoff (trzecia w akrobacji, absolutna spadochronowa mistrzyni świata). 4. Trzej najlepsi spadochroniarze świata: Nikołaj Uszmajew (w środku), Igor Tjorlo (z prawej) i Artur Dino (z lewej). Zdjęcia autora.

alny układ sił w sporcie spadochronowym na świecie.

W tej sytuacji 12 miejsce Ryszarda Olszowego jest sporym sukcesem naszego zawodnika. Gdyby ten doświadczony zawodnik reprezentował w Kazanłyku taką formę jak dwa miesiące wcześniej podczas zawodów państw socjalistycznych w Lipsku, byłby w pierwszej dziesiątce spadochroniarzy świata.

Do białości rozgrzały publiczność widowiskowe skoki grupowe na celność lądowania. Z precyzją kwarcowego zegarka skakały niezwykle wysportowane reprezentantki NRD i zasłużenie zdobyły złoty medal. Srebrny wywalczyły rewelacyjne spadochroniarki Chińskiej Republiki Ludowej. Ogólne faworytki, reprezentantki ZSRR uplasowały się dopiero na 3 miejscu. Polki zajęły ostatnie, 11 miejsce.

Wśród mężczyzn pewnie kroczyli po złoty medal rewelacyjni w tej konkurencji Węgrzy. Pogrzebali go jednak w ostatnim skoku i zajęli ostatecznie 4 miejsce. W ślady swych koleżanek poszli natomiast reprezentanci NRD, którzy w 16 skokach mieli tylko 2 cm i niespodziewanie wyprzedzili o kolejne 2 cm reprezentacje ZSRR i Szwajcarię. Dogrywkę o srebrny medal wygrali zawodnicy radzieccy, ale brązowy medal Helwetów uważany był za jedną z większych niespodzianek mistrzostw. Spore nadzieje wiązaliśmy ze startem Polaków w tej konkurencji. Niestety, szybko odpadli oni z walki o medal, plasując się ostatecznie na 13 miejscu wśród 24 drużyn.

W ogólnej klasyfikacji zespołowej — liczą się wyniki czterech najlepszych zawodników (zawodniczek) w skokach na celność i akrobację oraz grupowych — jeszcze raz najlepsza okazała się niezwykle wyrównana kobieca reprezentacja NRD ale tuż, tuż przed renomowanymi spadochroniarkami radzieckimi. W tej klasyfikacji jedyny medal — brązowy — dla Czechosłowacji wywalczyły spadochroniarki naszych południowych sąsiadów. Tuż za nimi uplasowały się rewelacyjne reprezentantki ChRL. Polki nie odegrały większej roli i zajęły dalekie, 9 miejsce.

Wśród mężczyzn na dwóch czołowych miejscach w tej klasyfikacji sytuacja była odwrotna. Wygrali, i to wyraźnie, spadochroniarze radzieccy przed NRD. Brąz przypadł Francuzom, a Polacy zajęli 15 miejsce.

Gościnni gospodarze po zakończeniu sportowej walki zafundowali uczestnikom mistrzostw interesującą wycieczkę. Uroczystość zakończenia XV SMŚ odbyła się w centrum Kazanłyku, na oczach mieszkańców miasta. Oficjalną część zakończenia i dekorację zwycięzców poprzedziły skoki spadochronowe przedstawicieli wszystkich ekip. Spadochroniarze precyzyjnie lądowali na rynku przed trybuną honorową, demonstrując licznie zebranym nie tylko wysokie umiejętności, ale także niezwykłe piękno sportu spadochronowego. Wieczór 27 sierpnia zapadał w Kazanłyku w rozbłyskujących na niebie ogniach sztucznych. Na pożegnalnym bankiecie w hotelu Roza spadochroniarze świata żegnali się powiedzeniem: Do zobaczenia na następnych mistrzostwach świata w Luczeńcu (CSRS, 1982).

Bardziej szczegółowo o mistrzostwach w Kazanłyku pisać będziemy w następnych korespondencjach z Bułgarii. Oceniając krótko XV SMŚ, na gorąco można powiedzieć, że stały one pod znakiem bardzo dobrej organizacji, wysokiego poziomu sportowego i zaciętej rywalizacji. Kto jest obecnie mocny na świecie w tej dyscyplinie, ilustrują w jakiejś mierze zamieszczone wyniki mistrzostw. Charakterystyczne jest przy tym, że rozszerzyła się czołówka światowa, a jej poziom bardzo się wyrównał. Do wielkich wygranych należą zdobywcy medali. Największą przegraną zanotowali natomiast reprezentanci gospodarzy, nie zdobywając żadnego ze spodziewanych medali. Poniżej oczekiwań wypadli także nasi reprezentanci. Wydaje się jednak, że reprezentacja męska, składająca się tym razem wyłącznie ze spadochroniarzy wojskowych, jest na dobrej drodze do wielkich sukcesów. Różnica dzieląca ich od czołówki światowej jest niewielka. Niestety, nie można tego powiedzieć o naszych sympatycznych spadochroniarkach.

HENRYK KUCHARSKI

XV SPADOCHRONOWE MISTRZOSTWA ŚWIATA
Kazanłyk (Bułgaria) ● 15–28 sierpnia 1980 r.

KOBIETY

Skoki indywidualne na celność lądowania (10 skoków)

1. Kathy Cox (Kanada) – 0,11 m; 2. Barbara Bucholz (NRD) – 0,15 m; 3. Larysa Koricewa (ZSRR) – 0,15 m; 4. Maja Kostina (ZSRR) – 0,16 m; 5. Marusia Szikowa (Bułgaria) – 0,18 m; 6. Irina Walkhoff (NRD) – 0,20 m; 7. Sonia Schneider (NRD) – 0,22 m; 8. Walentyna Zakorecka (ZSRR) – 0,23 m; 9. Helena Marakuca (ZSRR) i Cheryl Stearns (USA) – po 0,37 m; **18. Alicja Kolankiewicz – 1,05 m; 22. Irena Szwedek – 1,26 m; 26. Krystyna Pączkowska – 1,45 m; 39. Beata Leszczyńska – 2,77 m; 55. Maria Walter – 8,46 m.**

Akrobacja (4 skoki)

1. Aleksandra Szwaczko (ZSRR) – 28,60 (łączny czas akrobacji – 28,30 s + 0,30 pkt. kary za nieczyste wykonanie); 2. Cheryl Stearns (USA) – 28,77 (26,67 + 2,10); 3. Irina Walkhoff (NRD) – 29,00 (26,70 + 2,30); 4. Helena Marakuca (ZSRR) – 30,33 (28,23 + 2,10); 5. Brenda Blue (Kanada) – 30,47 (27,77 + 2,70); 6. Maja Kostina (ZSRR) – 31,50 (29,70 + 1,80); 7. Sonia Schneider (NRD) – 31,74 (30,24 + 1,50); 8. Li Rongrong (ChRL) – 32,20 (31,60 + 0,60); 9. Walentyna Zakorecka (ZSRR) – 32,24 (30,24 + 2,00); 10. Kathy Cox (Kanada) – 32,27 (30,77 + 1,50); **14. Krystyna Pączkowska – 34,57 (31,97 + 2,60); 31. Alicja Kolankiewicz – 39,10 (37,10 + 2,00); 36. Maria Walter – 39,97 (39,07 + 07,90); 52. Irena Szwedek – 50,07 (44,07 + 6,00); 55. Beata Leszczyńska – 51,87 (45,57 + 6,30).**

Klasyfikacja ogólna

1. Irina Walkhoff (NRD) – 45 pkt; 2. Maja Kostina (ZSRR) 52 pkt; 3. Cheryl Stearns (USA) – 85 pkt; 4. Helena Marakuca (ZSRR) – 97 pkt; 5. Sonia Schneider (NRD) – 98 pkt; 6. Kathy Cox (Kanada) – 101 pkt; 7. Larysa Koricewa (ZSRR) – 130 pkt; 8. Walentyna Zakorecka (ZSRR) – 145 pkt; 9. Barbara Bucholz (NRD) – 148 pkt; 10. Brenda Blue (Kanada) – 281 pkt; 11. Zdena Malkowa (CSRS) – 569 pkt; 12. Mariolaine de Pury (Francja) – 585 pkt; 13. Zdena Kalusova (CSRS) – 761 pkt; 14. Marusia Szikowa (Bułgaria) – 809 pkt; 15. Carola Wisner (NRD) – 853 pkt; **16. Krystyna Pączkowska (Polska) – 872 pkt**; 17. Gu Xiaohong (ChRL) – 898 pkt; 18. Kathy Kangs (Kanada) – 929 pkt; 19. Tatiana Gajdosova (CSRS) – 962 pkt; 20. Elme Schutze (NRD) – 1250 pkt; **21. Alicja Kolankiewicz – 1285 pkt; 42. Irena Szwedek – 3188 pkt; 47. Maria Walter – 4321 pkt; 49. Beata Leszczyńska – 4546 pkt.**

Skoki grupowe na celność lądowania (4 skoki)

1. NRD – 0,05 m; 2. ChRL – 0,30 m; 3. ZSRR – 0,78 m; 4. CSRS – 1,29 m; 5. USA – 1,76 m; 6. Włochy – 2,01 m; **11. Polska – 7,27 m.**

Klasyfikacja drużynowa

1. NRD – 9 pkt; 2. ZSRR – 11 pkt; 3. CSRS – 41 pkt; 4. ChRL – 45 pkt; 5. Kanada – 107 pkt; 6. USA – 142 pkt; 7. Bułgaria – 174 pkt; 8. Węgry – 209 pkt; **9. Polska – 221 pkt; 10. Włochy – 257 pkt; 11. RFN – 302 pkt.**

MĘŻCZYŹNI

Skoki indywidualne na celność lądowania (10 skoków)

1. Dirk Boidin (Belgia) – 0,00 m; 2. Craig Winnig (Kanada) – 0,00 m; 3. Scotty Miln (Wielka Brytania) – 0,01 m; 4. Doug Young (Wielka Brytania) – 0,01 m; 5. Nikołaj Uszmajew (ZSRR), Cliff Jones (USA) i Aloys Riesenbeck (RFN) – po 0,02 m; 8. Matthew O'Gwynn (USA), Olavi Kilpinen (Finlandia) i Igor Tjorlo (ZSRR) – po 0,03 m; **21. Lesław Panaś i Ryszard Olszowy – po 0,06 m; 35. Józef Łuszczki – 0,09 m; 96. Stanisław Barwik – 2,02 m; 111. Marek Fotyga – 5,14 m.**

Akrobacja (4 skoki)

1. Nikołaj Uszmajew (ZSRR) – 25,81 (24,01 + 1,80); 2. Christian Lubbe (Francja) – 26,27 (24,47 + 1,80); 3. Wiaczesław Valiunas (ZSRR) – 27,16 (26,26 + 0,90); 4. Borys Rumiancew (ZSRR) – 27,27 (25,17 + 2,10); 5. Artur Dino (ZSRR) – 27,87 (24,87 + 3,00); 6. Reinhard Seyda (NRD) – 27,90 (25,20 + 2,70); 7. Bernd Wiesner (NRD) – 28,11 (26,61 + 1,50); 8. Igor Tjorlo (ZSRR) – 28,13 (27,53 + 0,60); 9. Gerd Harzbecker (NRD) – 28,30 (26,50 + 1,80); 10. Ronald Eilenstein (NRD) – 28,33 (27,13 + 1,20); **12. Marek Fotyga – 29,07 (28,77 + 0,30); 21. Ryszard Olszowy – 30,76 (27,16 + 3,60); 49. Stanisław Barwik – 33,70 (27,80 + 5,90); 55. Józef Łuszczki – 34,06 (30,36 + 3,70); 59. Lesław Panaś – 34,43 (30,13 + 4,30).**

Klasyfikacja ogólna

1. Nikołaj Uszmajew (ZSRR) – 26 pkt; 2. Igor Tjorlo (ZSRR) – 128 pkt; 3. Artur Dino (ZSRR) – 146 pkt; 4. Christian Lubbe (Francja) – 229 pkt; 5. Jean Dermine (Francja) – 242 pkt; 6. Jiri Studeny (CSRS) – 421 pkt; 7. Doug Young (Wielka Brytania) – 500 pkt; 8. Josef Pavlata (CSRS) – 625 pkt; 9. Craing Winnig (Kanada) – 629 pkt; 10. Scotty Miln (Wielka Brytania) – 634 pkt; 11. Borys Rumiancew (ZSRR) – 745 pkt; **12. Ryszard Olszowy (Polska) – 882 pkt**; 13. Michel Kourline (Francja) – 1017 pkt; 14. Wiaczesław Valiunas (ZSRR) – 1098 pkt; 15. Najden Dawidkow (Bułgaria) – 1170 pkt; 16. Cliff Jones (USA) – 1181 pkt; 17. Gerard Grangeon (Francja) – 1186 pkt; 18. Matthew O'Gwynn (USA) – 1360 pkt; 19. Fan Tunyang (ChRL) – 1513 pkt; 20. Gerd Harzbecker (NRD) – 1525 pkt; **36. Lesław Panaś – 3922 pkt; 39. Józef Łuszczki – 4250 pkt; 81. Stanisław Barwik – 11 617 pkt; 87. Marek Fotyga – 12 465 pkt.**

Skoki grupowe na celność lądowania (4 skoki)

1. NRD – 0,02 m; 2. ZSRR – 0,04 m; 3. Szwajcaria – 0,04 m; 4. Węgry i Bułgaria – po 0,09 m; 6. USA – 0,11 m; **13. Polska – 0,29 m.**

Klasyfikacja drużynowa

1. ZSRR – 6 pkt; 2. NRD – 54 pkt; 3. Francja – 77 pkt; 4. USA – 81 pkt; 5. RFN – 187 pkt; 6. ChRL – 213 pkt; 7. Szwajcaria – 230 pkt; 8. Węgry – 304 pkt; 9. Kanada – 333 pkt; 10. Bułgaria – 365 pkt; 11. Austria – 438 pkt; 12. Włochy – 464 pkt; 13. Finlandia – 562 pkt; 14. CSRS – 594 pkt; **15. Polska – 618 pkt**; 16. Wielka Brytania – 745 pkt; 17. Australia – 838 pkt; 18. Jugosławia – 846 pkt; 19. Dania – 923 pkt; 20. Belgia – 1049 pkt; 21. Holandia – 1056 pkt; 22. Argentyna i Turcja – po 1454 pkt; 24. Japonia – 1728 pkt.

Widok z lotni znad zbocza Nagyeged w kierunku Varhegy.

W zawodach uczestniczyło 59 lotniarzy, w tym z Czechosłowacji — 11, Polski — 5, ZSRR — 3 i Węgier — 40. Ekipa z Bułgarii wystąpiła w roli obserwatorów. Na zdjęciu z prawej — zespół polski, od lewej: J. Korol, Z. Kubiński, Z. Sznapka, J. Kibiński, P. Wierzbowski.

Zdjęcia autora

Korespondencja z Węgier

MARATON W EGER

Międzynarodowy Mityng Lotniarski w Eger, organizowany już po raz czwarty przez Muegyetemi Sarkanyrepulo Klub z Budapesztu, stał w tym roku pod znakiem dobrych warunków, silnej obsady i wielkiego latania, które w wielu przypadkach było dla zawodników próbą uporu i wytrzymałości. Rezultaty nie były dla ekipy polskiej tak efektowne jak w roku ubiegłym. Natomiast doskonale wypadli Węgrzy i można powiedzieć, że w pełni odzyskali pozycje sprzed niefortunnego dla nich roku 1979. (Wyniki zawodów podaliśmy w numerze 31 „SP" z br.).

W roku bieżącym dokonano istotnych zmian w regulaminie. Nie ograniczając tradycyjnych dla tej imprezy konkurencji wyczynowych, uzupełniono je konkurencjami technicznymi, opartymi na aktualnych regulaminach FAI. Wszystkie konkurencje były jednolicie punktowane, dzięki czemu można było, po raz pierwszy w tych zawodach, wprowadzić punktację generalną. Organizatorzy, zgodnie z tradycją zawodów w Eger, przyznawali zdecydowane pierwszeństwo konkurencjom wyczynowym, ograniczając starty techniczne do okresów słabych warunków lotnych. Ostatecznie rozegrano tylko trzy kolejki lotów na czas oraz niepełną (2 grupy) i następnie unieważnioną kolejkę slalomu. Udział tych konkurencji w ogólnej punktacji był zatem, zwłaszcza dla czołowych zawodników, nieznaczny. Spiral i celności lądowania nie rozegrano w ogóle.

Starty rozpoczęto 7 lipca konkurencją techniczną — lotem na czas, na południowym stoku o deniwelacji 160 m. Rozegrano tylko jedną kolejkę gdyż pierwszą unieważniono z powodów organizacyjnych.

W dniu następnym rozegrano w tym samym miejscu 2 dalsze kolejki lotu na czas. Nasilający się wiatr spowodował, że część zawodników już w drugiej kolejce (ok. godz. 13.00) zrezygnowała z konkurencji technicznej, decydując się na lot na długotrwałość. Było to dozwolone i opłacalne, o ile lot trwał powyżej 1 godz. (200 pkt), gdyż wówczas uzyskana liczba punktów była większa niż maksimum za lot w kolejce technicznej. Utrzymujące się do zmroku warunki do lotu żaglowego spowodowały, że startujący wówczas piloci osiągnęli rekordowe czasy powyżej 6 i 7 godzin. Zawodnicy polscy zaliczyli loty w kolejce technicznej, po czym wraz z Pawłem Wierzbowskim udałem się ponownie na start. W ślad za pierwszym transportem ruszyły na górę kolejnymi samochodami następne grupy po 15—20 lotniarzy. Większość startujących utrzymywała się w powietrzu, w wyniku czego w godzinach 17—18 liczba lotni znajdujących się nad stokiem dochodziła do 40.

Dwukrotnie udało mi się uzyskać dodatkowo przewyższenie na termice. Dzięki mniejszemu niż przeciętnie opadaniu, utrzymywałem kilkudziesięciometrowy zapas wysokości, obserwując kłębiący się poniżej rój lotni, w którym koledzy dosłownie walczyli o miejsce nad zboczem. Co chwila odchodził do lądowania ktoś, kto nie wytrzymał tłoku lub został wręcz wypchnięty poza obszar dobrych wznoszeń.

Wielogodzinny lot jest niewdzięcznym tematem do reportażu. Gdy pod wieczór warunki stały się spokojniejsze i zmalała liczba lotni, trudno mi przypomnieć sobie, jakie wrażenia dominowały: satysfakcja z coraz lepszego wyniku, piękne widoki, zmęczenie i chłód czy też po prostu nuda. Dla rozgrzewki zacząłem głośno śpiewać, a że sposób jest wypróbowany, inni czynili to samo.

W miarę upływu czasu wyznaczałem sobie coraz to nowe terminy zakończenia lotu: godzina, potem dwie, potem lądowanie Pawła, wreszcie 19.00 — aby zdążyć na kolację. Gdy z kolacji zrezygnowałem, zostały tylko dwie godziny do pięciu. Na kilka minut przed tym ostatecznym już czasem zaczęło się coś w powietrzu dziać. Nieoczekiwanie pojawiła się turbulencja, raz i drugi, odruchowo zacząłem schodzić w dół stoku i to był błąd. Nie wiedziałem, że wiatr stopniowo, od dołu, słabnie. Po utracie 30 m wysokości wznoszenia nagle ustąpiły i zacząłem nieuchronnie opadać, nie będąc pewny swych pięciu godzin. Były to jedne z najbardziej denerwujących minut lotu, jakie kiedykolwiek przeżyłem. Dobrą wiadomość dostałem zaraz po wylądowaniu. Tylko, że gdybym latał 10 minut dłużej, zamiast dziewiątego czasu miałbym szósty.

Następnego dnia rozegrano niepełną kolejkę slalomu (2 grupy), po czym konkurencję przerwano z powodu nieodpowiedniego kierunku wiatru. Był to jedyny dzień, w którym zawodnicy dysponowali kilkoma godzinami wolnego czasu.

W czwartek 10 lipca starty rozpoczęto dopiero ok. 17.00, ponieważ wcześniej silny i porywisty wiatr uznano za zbyt niebezpieczny. Paweł Wierzbowski odbył lot trwający 2 h 26 min i dwukrotny przelot zboczowy, nie odnotowany jednak przez sędziów. Kubiński i Sznapka wykonali godzinne loty, ja latałem półtorej godziny.

12 lipca okazał się decydującym dniem zawodów. Wykonano wówczas większość przelotów zboczowych na trasie Nagyeged — Varhegy (ok. 4 km). Konkurencja ta była wysoko punktowana — w ciągu godziny można było wykonać dwie pełne trasy, tam i z powrotem, co dawało 800 pkt + punkty za czas lotu, razem około 1 000 pkt. Tymczasem za 1 godz. lotu żaglowego „w miejscu" otrzymywano 200 pkt. Oczywiście przelot był znacznie trudniejszy i wiązał się z ryzykiem, gdyż nieprzewidziane lądowanie na trasie powodowało wyeliminowanie zawodnika ze startów na parę godzin. Zdarzyło się to m. in. niżej podpisanemu, po nieudanej próbie wykorzystania termiki. Duży sukces odniósł Wierzbowski, uzyskując 12 przelotów w jednym, trzygodzinnym locie. Podobny wynik osiągnął J. Stradal (Czechosłowacja), zaś lepszy okazał się jedynie M. Ordody (Węgry) z rezultatem 16 przelotów. Przeloty zboczowe zdecydowały o miejscach w końcowej klasyfikacji generalnej.

Ostatni dzień zawodów nie przyniósł ciekawych wydarzeń, mimo obiecującej pogody z silną termiką. Loty zakończono ok. 14.00, a planowane pokazy nie odbyły się z powodu burzy. Wcześniej demonstrowano parokrotnie lotnię z silnikiem, konstrukcji angielskiej, wyposażoną w podwozie i siedzenie pilota. Zmontowano również dwa zespoły napędowe systemu „Soarmaster", jednakże ich nie oblatano z powodu niedotarcia silników.

Coroczne przeprowadzanie mityngu w tym samym terenie pozwala gospodarzom na systematyczne doskonalenie organizacji i regulaminu. Ostatnie zawody były w znacznym stopniu pozbawione elementów oprawy oficjalnej, zmniejszono również liczbę startujących. Dopisała pogoda, a przede wszystkim wyraźnie podniósł się poziom wyszkolenia uczestników, zwłaszcza w odniesieniu do ekipy węgierskiej. Wreszcie wprowadzono klasyfikację generalną, co mobilizowało zawodników do maksymalnego wykorzystania czasu i zdobywania punktów, a nie tylko, jak to bywało dawniej, oczekiwania na lepsze warunki, celem uzyskania jakiegoś dobrego wyniku.

Wszystko to sprawiło, że tegoroczny mityng w Eger stał się poważną imprezą sportową w silnej obsadzie, wymagającą od zawodników wielkiego wysiłku, odporności psychicznej, kondycji. Miarą intensywności latania mogą być m. in. wyniki w długotrwałości lotu — 9 czasów powyżej 5 godzin oraz w przelotach zboczowych — 16 i 12 po 4 km. Uzyskano to przy maksymalnym natężeniu ruchu nad zboczem, gdy tylko najbardziej drastyczne przypadki wzajemnych zbliżeń mogły być rejestrowane dla udzielania upomnień niebezpiecznie latającym zawodnikom. W ciągu tygodnia, łącznie z treningami, niżej podpisany wykonał 9,5 godz. lotów, zaś Paweł Wierzbowski — 17,5 godz. Są to liczby, które w kraju uważamy za niezłe rezultaty całoroczne.

Wysoka intensywność lotów powodowała problemy organizacyjne. W krytycznych momentach ograniczano, jak się wydaje, transport na start, aby nie przekroczyć rozsądnych granic liczby lotni na zboczu. Masowe, wielokrotne przeloty zboczowe musiały być trudne do weryfikacji przez sędziów na punktach zwrotnych. Nasz zawodnik Paweł Wierzbowski omal nie stracił wysokiej lokaty na skutek omyłkowego odczytywania numeru jego lotni (VEGA SST notowano jako VEGA „55"). Sprawę wyjaśniono, w wyniku interwencji, dosłownie na kilka minut przed oficjalnym zakończeniem zawodów. Dodajmy, że załatwiono to bez regulaminowych formalności i poza wszelkimi terminami na składanie protestów.

Wystąpienie nieuniknionych usterek organizacyjnych i sędziowskich nie zmienia moim zdaniem wysokiej oceny, na którą zasługuje tegoroczny mityng w Eger. Gospodarze wywiązali się ze swoich obowiązków bardzo dobrze, zaś ich rola była tym trudniejsza, że organizatorem był klub, który równocześnie wystawiał swoją ekipę. W każdym razie należy się naszym węgierskim kolegom uznanie i podziękowanie za ogromny wkład pracy wniesiony w przeprowadzenie ambitnej imprezy, której rozmiary nie zawsze łatwo jest ocenić zawodnikowi.

Jaskrawo przy tym ujawnia się, jak małe są nasze krajowe możliwości w tym zakresie. Aby zorganizować zawody na podobną skalę, brakuje nam właściwie wszystkiego: terenu, ludzi, środków, doświadczenia, a nawet zawodników, przynajmniej liczbowo. Dlatego winniśmy, moim zdaniem, podtrzymać i rozszerzyć węgierską inicjatywę wzajemnej współpracy, nie ograniczając jej jedynie do szczebla wyczynowego. Mityng będzie pożyteczny nie tylko wówczas, gdy uczestnicy będą wracać z dyplomami zwycięzców. Liczą się również nabyte umiejętności i doświadczenie, a także możliwości przeniesienia ich na własny teren.

JACEK KIBIŃSKI

SKRZYDŁA AFRYKI ZACHODNIEJ

-Air Afrique organizuje konkurs na przyjęcie uczniów, oficerów-pilotów i mechaników pokładowych; dyrekcja zwraca się do obywateli państw-członków Air Afrique: Beninu, Afryki Środkowej, Konga, Wybrzeża Kości Słoniowej, Górnej Wolty, Mauretanii, Nigru, Senegalu, Czadu i Togo. Konieczność wykształcenie... Zapisy do dnia... Zwracać się do... — Ogłoszenia tej treści pojawiły się w zagranicznej, fachowej prasie lotniczej w roku ubiegłym.

Wbrew pozorom Air Afrique — Societe Aerienne Africaine Multinationale nie jest przedsiębiorstwem organizującym się, ani też bardzo młodym. Założone w 1961 r, stało się początkowo spółką 11 państw — byłych kolonii francuskich położonych w Afryce zachodniej (wśród państw założycieli były jeszcze Kamerun i Gabon — dziś już wyodrębnione, zaś w 1968 r. przyłączyła się Republika Togo oraz Stowarzyszenie Rozwoju Transportu Lotniczego w Afryce — SODETKAR (Société pour le Developpment de Transport Aerien en Afrique. Siedziba mieści się w Abidżan.

Dysponując jednocześnie liniami lotniczymi aż 10 państw członkowskich z zadaniem obsługi połączeń między nimi, jak również połączeń z Europą (głównie z Francją, ale również z Genewą i Rzymem) oraz Ameryką Północną (Dakar — Nowy Jork), stanowi obecnie jedyną międzynarodową spółkę lotniczą w Afryce.

Posiadając trzy stosunkowo ekonomiczne samoloty zaliczane do klasy o największej pojemności (DC-10-30 — zamówiony jest towarowy B-747) oraz 8 DC-8-8, przedsiębiorstwo osiąga największe zyski na trasach z i do Afryki. Taryfy linii międzykontynentalnych łączących Europę z Afryką należą bowiem do najwyższych, w przeciwieństwie do afrykańskich przewozów wewnątrzregionalnych. Przykładowo przelot na trasie 400—500 km na terenie Europy zachodniej jest w wielu przypadkach blisko dwukrotnie droższy od przelotu na trasie tej samej długości w Afryce. Turystów przebywających na terenach o miernej przecież (w najlepszym przypadku) komunikacji lądowej zachęca to do korzystania z połączeń lotniczych.

Z powyższych faktów wynikać by mogło, że Air Afrique możliwości rozwoju ma ogromne. Jednak rozwój przedsiębiorstwa przewozowego w Afryce warunkują nie tylko możliwości określone popytem na oferowane usługi. O częściowym ich wykorzystaniu świadczą osiągnięte przez spółkę wyniki. Współczynnik wypełnienia miejsc w samolotach — 57,6% w 1979 r. (dla porównania w 1977 wynosił on 56%). Zyski — 820 franków afrykańskich (1F CFA=0,02 franka

Mapa z zaznaczonymi państwami Afryki zachodniej, w których działa przedsiębiorstwo Air Afrique.

francuskiego), przy 57 mld D CFA obrotów (1978 r.). Poza tym pertraktacje w sprawie zakupu nowego sprzętu (w 1981 r. przewidziany jest odbiór pierwszych Airbusów A-300 i A-310), szereg inicjatyw, jak ostatnio uruchomienie linii Paryż — Lagos — Abidżan i Rzym — Brazzaville — Luanda. Informacje o przedsiębiorstwie byłyby niepełne bez następujących danych (za rok 1979): 522,2 tys. przewiezionych pasażerów przy 1 533,8 mln pasażerokilometrów i 51 102 tony frachtu (w 1978 r. pierwsze pod tym względem miejsce w Afryce), przy 146,5 mln tonokilometrów (współczynnik załadowania towarowego — 59,2%). Kapitał spółki wynosi 5,591 mld D CFA (= ponad 112 mln FF). Pod względem przewozu pasażerów Air Afrique plasuje się na początku drugiej dziesiątki, ponad czterdziestu narodowych przedsiębiorstw lotniczych Afryki.

Bardzo dynamiczny rozwój Air Afrique obserwowany jest zwłaszcza w ciągu ostatnich 2-3 lat. Wzrost cen paliw i opłat portowych kompensowany jest z nadwyżką przypadającym na ten okres zamortyzowaniem się większości sprzętu oraz wzrostem przewozów. Jednym z bodźców do otrzymania zawsze dodatniego salda jest konieczność niemal samowystarczalności finansowej. Stałe, aczkolwiek nie zawsze konsekwentnie przestrzegane wpłaty, do jakich zobowiązane są państwa członkowskie, są niewielkie — wynoszą po 250 mln F CFA od każdego (porównaj z sumą obrotów spółki). Poza tym przedsiębiorstwu nie może być udzielana żadna subwencja.

W celu rozszerzenia i zagęszczenia sieci swych połączeń Air Afrique prowadzi szeroko zakrojoną — jak na warunki afrykańskie — współpracę. Najbliższym i najstarszym zarazem współpracownikiem jest francuska Union de Transports Aeriens (UTA — obsługuje połączenia Francji z Afryką, Dalekim Wschodem, Australią i Oceanią, USA oraz pomiędzy nimi). Podpisana w 1968 r. dziesięcioletnia umowa o nadaniu sobie wzajemnych przywilejów została natychmiast po wygaśnięciu przedłużona na dalszych 5 lat. UTA udziela między innymi pomocy technicznej. Wspólnie z Air France eksploatowana jest linia Francja — Senegal. Korzystne są umowy poolowe z Lufthansą, Swissair, Royal Air Maroc i Air Mali. Osobny sektor stanowi współpraca wewnątrzafrykańska. Głównym partnerem jest tu Stowarzyszenie Afrykańskich Transportowców Lotniczych — AFRAA (African Airlines Association), skupiające 27 regularnych afrykańskich przedsiębiorstw lotniczych, należące do krajów członkowskich CAFAC (Rada Lotnictwa Cywilnego Krajów Czarnej Afryki). Do członków Stowarzyszenia należy również Air Afrique i wraz z nim Nigeria Airways i Ethiopia Airways, prowadzące prace nad wystudiowaniem optymalnych metod lotniczej obsługi kontynentu.

Bolączką większości przedsiębiorstw afrykańskich są problemy kadrowe, zwłaszcza niedobór rodzimego personelu technicznego. Wyszkolenie własnych kadr jest nie tylko kosztowne ale i bardzo trudne (trzeba zaznaczyć niski poziom kultury technicznej społeczeństw kontynentu). Pewnej pomocy udziela tu ONZ, głównie za pośrednictwem ICAO, nie wszędzie ona jednak dociera i nie wszędzie jest wystarczająca.

Personel Air Afrique liczy ok. 4 800 osób, z czego ponad 470 to członkowie załóg samolotów. Afrykanizacja spółki dokonuje się stopniowo od kilku lat, ale nie na wszystkich szczeblach i stanowiskach jednakowo. 92% Afrykańczyków w całym zespole mogłoby wskazywać na sytuację wręcz bardzo dobrą, w rzeczywistości jednak — liczby ogólne często wypaczają obraz różnorodności zjawisk — wygląda ona dużo mniej korzystnie. Podstawę każdego przedsiębiorstwa lotniczego stanowią kadry kierownicze i techniczny personel latający. W Air Afrique w 1979 r. personel ten liczył 174 osoby, z czego Afrykańczyków... zaledwie 36, w tym tylko 3 kapitanów. Trzon nadal stanowią tu Francuzi. Właśnie to jest przyczyną pojawienia się ogłoszeń o zacytowanej na wstępie treści — Air Afrique podjęła szkolenie we własnym zakresie, co jest jeszcze jednym świadectwem inicjatywy. Nieco szybciej rozwiązywany jest problem afrykanizacji agentów linii, gdzie na 571 zatrudnionych w 1979 r. do zastąpienia było jeszcze 200 Europejczyków.

Jako lotnicze przedsiębiorstwo przewozowe międzynarodowe Air Afrique nie jest ewenementem. Znamy dobrze choćby SAS (Scandinavian Airlines System), przewoźnika należącego do Szwecji, Danii i Norwegii. Jednak w warunkach afrykańskich problem funkcjonowania wielonarodowej spółki lotniczej — podobnie zresztą jak inne sprawy związane z transportem lotniczym — przedstawia się zupełnie inaczej.

DC-10 w barwach Air Afrique i YS-11 (produkcji japońskiej) w barwach Air Ivoire.

Zdjęcia: Aviation Magazine

Utworzenie 19 lat temu międzynarodowej spółki lotniczej Air Afrique jest niewątpliwie dowodem świadomości powstałych wówczas problemów ekonomicznych większości państw kontynentu. I nie tylko. Budowa transportu lotniczego tego rejonu świata jest jednym z elementów i zarazem środków likwidowania tak licznych i wielkich niedociągnięć gospodarczych, politycznych i społecznych, a także kulturalnych Afryki. Dlatego też problem ten jest jednym z punktów zainteresowania ONZ 19 grudnia 1977 r. na 32 sesji Zgromadzenia ONZ przyjęto rezolucję, w której dekadę 1978—1988 określono jako „Dziesięciolecie transportu i komunikacji w Afryce".

Rysują się jednak trudności natury już raczej politycznej. Młodość wielu krajów Afryki, brak stabilizacji politycznej (chyba największy w skali światowej) i związana z nimi niezwykła wrażliwość i pobudliwość władz utrudniają współpracę. Dochodzą do tego lokalne trudności gospodarcze każdego z państw.

Z tych powodów Air Afrique, będąca rzadkim na terenie kontynentu przykładem ścisłej, wydawałoby się, kooperacji — i to aż jedenastu państw — obserwowana jest z dużą uwagą. Obserwowana jest — jako twór niewątpliwie silny i prężny — z braku lepszego — ale niezbyt zwarty.

W 1971 r. wystąpił ze spółki Kamerun, zaś w 1977 — Gabon, co spowodowane było głównie właśnie różnicami interesów. Warto w tym miejscu przypomnieć, że na skutek podobnych rozbieżności po 31 latach istnienia rozpadło się przedsiębiorstwo East African Airlines (spółka byłych kolonii brytyjskich). Zarówno Kamerun jak i Gabon mają zresztą nieźle prosperujące własne przedsiębiorstwa lotnicze — Cameroun Airlines (ponad 325 tys. pasażerów w ciągu roku) i Air Gabon (ponad 350 tys. pasażerów rocznie plus w Gabonie 5 spółek transportu wewnętrznego).

Owego braku spójności nie jest w stanie zlikwidować nawet zagrażająca konkurencja — tylko nieliczne spośród państw członkowskich uważają Air Afrique za swoje przedsiębiorstwo narodowe, co osłabia je wobec przewoźników konkurencyjnych z zewnątrz. Skądinąd nic dziwnego, skoro 6 z nich posiada własne przedsiębiorstwa — Air Ivoire, Air Niger, Air Tchad, Air Volta, Air Togo, Lima-Congo.

Mimo to kierownictwo Air Afrique patrzy w przyszłość z rozwagą, ale i z optymizmem i na razie ma chyba ku temu pewne podstawy, na co wskazują dotychczasowe efekty inicjatywy i pełnego dynamizmu działania.

PIOTR GÓRSKI

SAMOLOTY... DLA PILOTÓW

Zdarza się często, że piloci pokazują laikom kabinę swojego samolotu i z nieukrywaną przyjemnością i satysfakcją wysłuchują okrzyków zdumienia: — Człowieku! Jak ty możesz się połapać w tej masie zegarów i rączek? I ty się w tym wszystkim nie zgubisz?

Dla kogoś, kto nigdy nie miał do czynienia z lotnictwem, wgląd w kabinę samolotu wywołuje nieokreślone uczucie podziwu dla pilota, który musi umieć posługiwać się tak dużą liczbą przyrządów i różnych dźwigni, w krótkim czasie, bez chwili namysłu, rozglądania się czy szukania potrzebnego wskaźnika. Człowiek jednak ma pewne określone możliwości psychiczne kontroli dużej liczby wskaźników, z wahaniami w zależności od zdolności indywidualnych. Ileż to razy zdarzyło się dobrym pilotom lądować ze schowanym podwoziem, bo po prostu zapomnieli je wypuścić, mimo, że czerwone lampki się świeciły! Szczególnie zdarzało się to tym pilotom, którzy latali dotychczas na samolotach z podwoziem stałym i otrzymali uprawnienia na samoloty z podwoziem wciąganym. Odruch kontroli i wypuszczania podwozia do lądowania nie został dostatecznie utrwalony lub zaabsorbowanie wydarzeniami zewnętrznymi było tak duże (np. duży ruch na kręgu), że nie starczyło uwagi na zajęcie się podwoziem.

Na odsiecz przyszli konstruktorzy, którzy zamontowali w kabinie sygnalizator akustyczny, zwany popularnie w kołach lotników „syreną", uruchamianą w przypadku wypuszczenia klap do lądowania przy schowanym podwoziu. Do pomocy wkroczyła więc ergonometria, która jest nauką zajmującą się przystosowaniem narzędzi do możliwości psychofizycznych człowieka. W tym przypadku samolot jest dla człowieka skomplikowanym narzędziem służącym do przemieszczania się w powietrzu, do którego właściwie człowiek nie jest przez naturę przygotowany i brak mu nawet odpowiednich zmysłów do poruszania się w przestrzeni trójwymiarowej. Zmysły te muszą być zastąpione właściwymi przyrządami przetwarzającymi informacje tak, aby je można było odebrać przy pomocy wzroku. Przyrządy te muszą być tak zaprojektowane i rozmieszczone, aby możliwy był szybki i bezbłędny odczyt jednym rzutem oka, wykluczającym możliwości pomyłki. Przykładem źle zaprojektowanego przyrządu mógł być trójwskazówkowy wysokościomierz, używany w samolotach budowanych przez Brytyjczyków. Możliwość jego wadliwego odczytu była przyczyną kilku wypadków, po których wysokościomierz przeprojektowano i wymieniono.

Próby rozmaitych rozwiązań wskaźników i dźwigni sterowniczych, nie zawsze fortunne, robiono nie tylko w lotnictwie ale i w automobilizmie. Prawie wszystkie samochody z pierwszego okresu ich rozwoju miały okrągły wskaźnik szybkości i dźwignię zmiany biegów w podłodze. W okresie po drugiej wojnie światowej dźwignia powędrowała pod kierownicę, a wskaźnik zaczął przybierać różne kształty, jak np.: suwakowy w poziomie (Fiat), czy w pionie (Mercedes). Próby te nie zdały jednak praktycznego egzaminu. Dźwignia biegów obecnie znów znajduje się w podłodze, wskaźnik przybrał klasyczny kształt okrągły ze wskazówką, a najzabawniejsze przy tym jest to, że w opisach reklamowych podkreśla się nowoczesność tego rozwiązania.

W lotnictwie były również próby z zastosowaniem wskaźników suwakowych ze względu na to, że zajmują mniej miejsca na ograniczonej powierzchni tablicy przed pilotem, ale nie przyjęły się z zasadniczego względu. Otóż dla oka ludzkiego stosunkowo łatwe do uchwycenia jest najmniejsze kątowe odchylenie wskazówki, trudno jest natomiast ocenić długość kreski suwaka. Dokładność odczytu jest więc znacznie utrudniona. Spostrzegli to dobrze piloci szybowcowi, którzy mieli w użyciu wariometry słupkowe, wymagające dodatkowego psychicznego przetworzenia informacji. Wariometr klasyczny jest prosty w odczycie: wskazówka w górę od zera — wznoszenie, w dół — opadanie. W wariometrze słupkowym dwie kulki różnych kolorów, np. czerwona i niebieska, poruszają się zawsze do góry. Trzeba pamiętać która oznacza wznoszenie, a która opadanie i że mimo opadania szybowca kulka przeciwnie idzie do góry. Wymaga to dodatkowego skupienia uwagi i psychicznego zaangażowania.

Ze względu na dużą liczbę wskaźników w kabinie samolotu, muszą one zostać odpowiednio pogrupowane i rozmieszczone; dobrze przy tym, jeżeli różnią się wielkością w zależności od ważności dla pilota. Położenie wskaźników będzie różniło się nieco w zależności od specjalneg przeznaczenia samolotu.

W samolocie akrobacyjnym na przykład wysuną się na pierwsze miejsce inne przyrządy niż w samolocie używanym do lotów nawigacyjnych, a w samolocie rolniczym priorytet uzyskają jeszcze inne. Dla szybownika najważniejszym przyrządem — na który patrzy najczęściej — jest wariometr, natomiast dla pilota rolniczego przyrząd ten jest zupełnie nieistotny.

Zwróćmy teraz uwagę na pilota rolniczego i jego pracę. Loty rolnicze należą niewątpliwie do najtrudniejszych, odbywają się bardzo nisko nad ziemią wśród przeszkód terenowych, przy dużej prędkości 140—200 km/h w zależności od typu samolotu i przy gwałtownie zmieniającym się w ciągu kilku minut obciążeniu (od pełnego do pustego samolotu), co stanowi niekiedy 50% całkowitej masy do startu. Lotnictwo rolnicze charakteryzuje się największą wypadkowością wśród innych rodzajów lotnictwa cywilnego. Pilot rolniczy przez cały czas pracuje na granicy swoich wydolności psychofizycznych. Napięcie nerwowe i napięcie uwagi jest prawie przez cały lot na maksymalnym poziomie, jedyna chwila pewnego rozluźnienia jest na dolocie z pola do lądowiska pustym samolotem. Każda więc nawet drobna pozornie niedyspozycja psychiczna czy fizyczna może być dla pilota agro niebezpieczna.

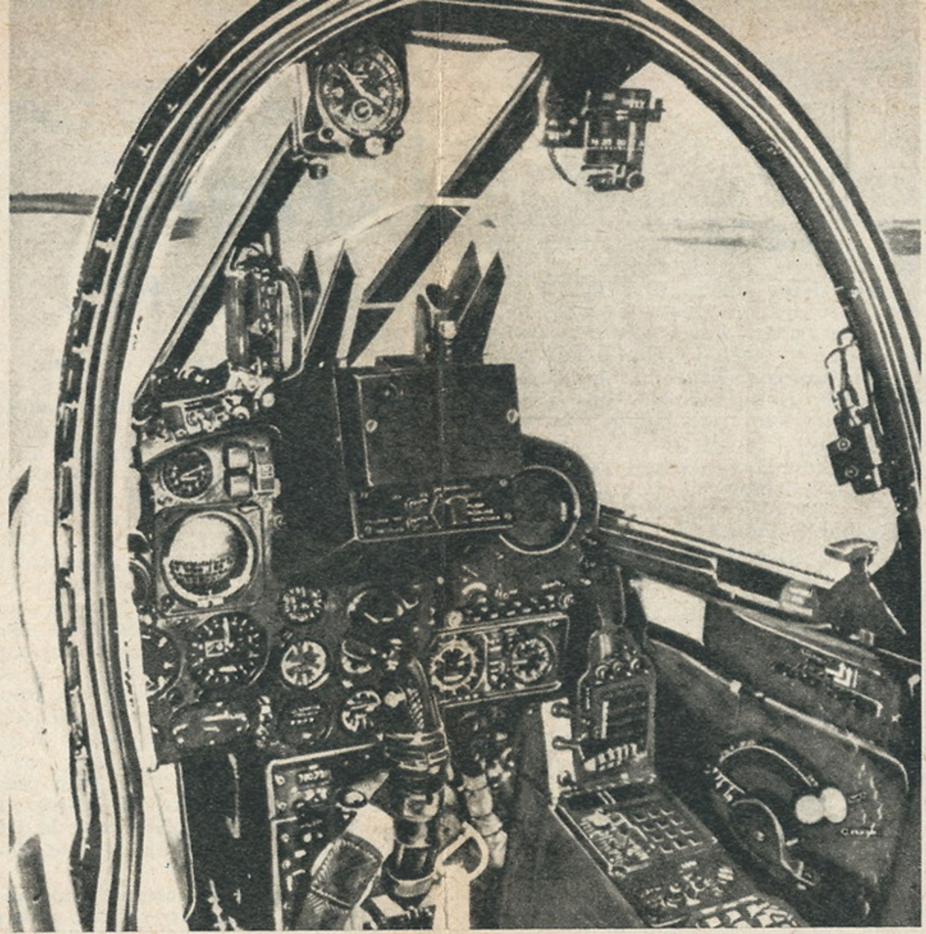
W tej sytuacji konstruktorzy starają się jak najbardziej ułatwić pracę pilota w kabinie, rozmieszczając jak najwłaściwiej przyrządy i dźwignie, tak, by nie potrzeba było ich szukać i żeby były czytelne na pierwszy rzut oka. Jak już wyżej wspomniano, najlepsze jak dotychczas są wskaźniki okrągłe lub oparte na wycinku koła ze wskazówką. W tym przypadku wskaźniki takie rozmieszcza się poziomo, gdyż ze względu na rozstaw oczu i stereoskopowy odbiór linii pionowych odczyt jest wtedy łatwiejszy. Wartość optymalna powinna przypadać wtedy na centralne położenie wskazówki (rys. 1).

Zjawisko to można zauważyć na „trójwymiarowej" pocztówce. Jeżeli obrócimy ją o 90°, wrażenie stereoskopii znika. Jedynym wyjątkiem jest położenie wariometru, gdzie zresztą też chodzi o pionowy punkt odniesienia „góra-dół".

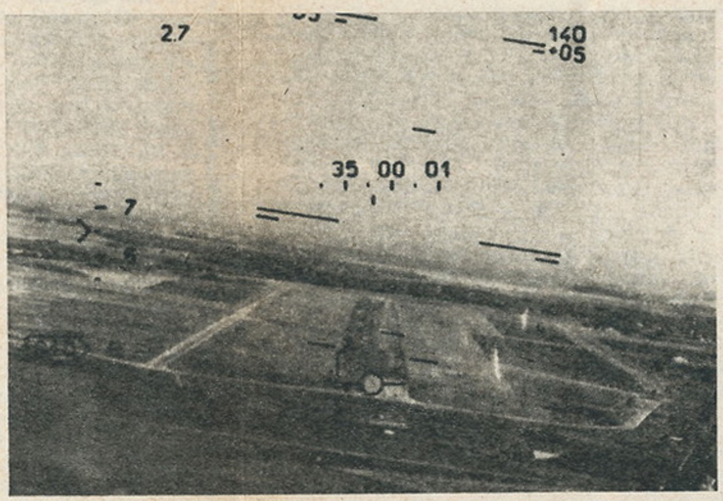
Pilot, po przyzwyczajeniu się do wskaźników okrągłych lub półokrągłych, odczytuje interesujące go wartości bez spostrzegania liczb na obwodzie tarczy, jedynie z kąta położenia wskazówki. Opierając się właśnie na tym zjawisku, wiele firm produkujących zegary i zegarki wprowadza na rynek superelEganckie modele bez oznaczeń liczbowych, a nawet bez oznakowania miejsc położenia godzin. Oczywiście dotyczy to zegarków, gdy nie jest wymagana specjalna dokładność, ale z naszego obycia z zegarami na nieoznaczonej tarczy odczytujemy z łatwością godzinę z dokładnością do 5 minut, a nawet i lepszą.

Równie ważne jak kształty wskaźników jest ich rozmieszczenie w kabinie pilota. Ustawienie ich np. w jednym rzędzie, przy jednakowej wielkości tarcz, zmusi pilota do utraty bardzo ważnych niekiedy dla życia sekund na poszukiwanie żądanego przyrządu. (Niestety, takie konstrukcje też się zdarzają!). Należy zatem pogrupować przyrządy wg ważności dla pilota samolotu rolniczego.

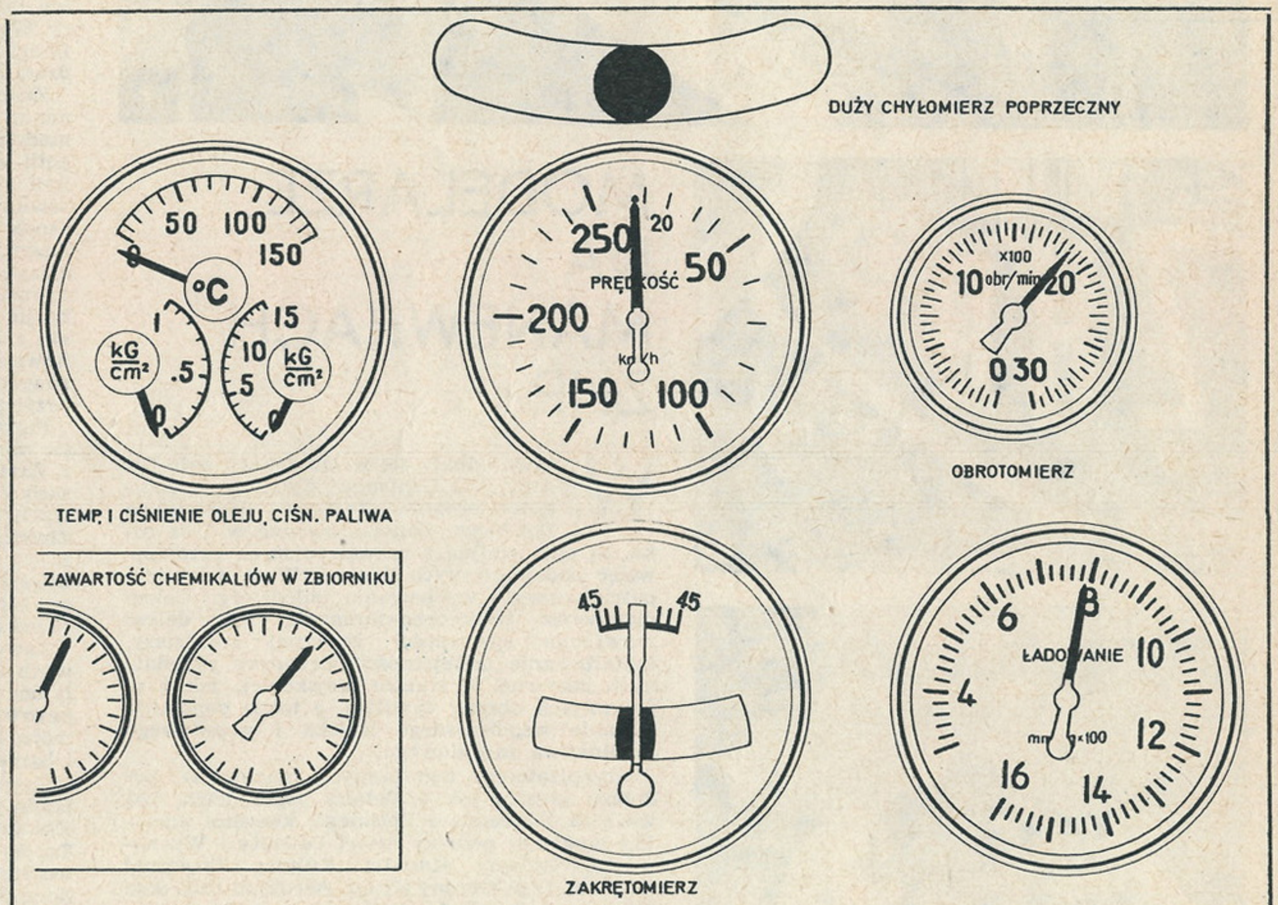
Ze względu na niskie, bo kilka metrów nad ziemią, loty i niskie zakręty, najważniejszymi będą prędkościomierz i zakrętomierz. Te dwa przyrządy umieszcza się przed pilotem po środku tablicy, zakrętomierz u dołu, a nad nim prędkościomierz możliwie blisko krawędzi osłony silnika samolotu. Jeszcze bardziej celowe jest umieszczenie dodatkowo dużego chyłomierza poprzecznego („kulki") nad prędkościomierzem. Uwaga pilota rolniczego ze zrozumiałych względów jest cały czas skierowana poza obręb samolotu, na kontrolę wskaźników nie może poświęcić dużo czasu, a wskaźniki te powinny się znajdować w jego polu widzenia. Utrata



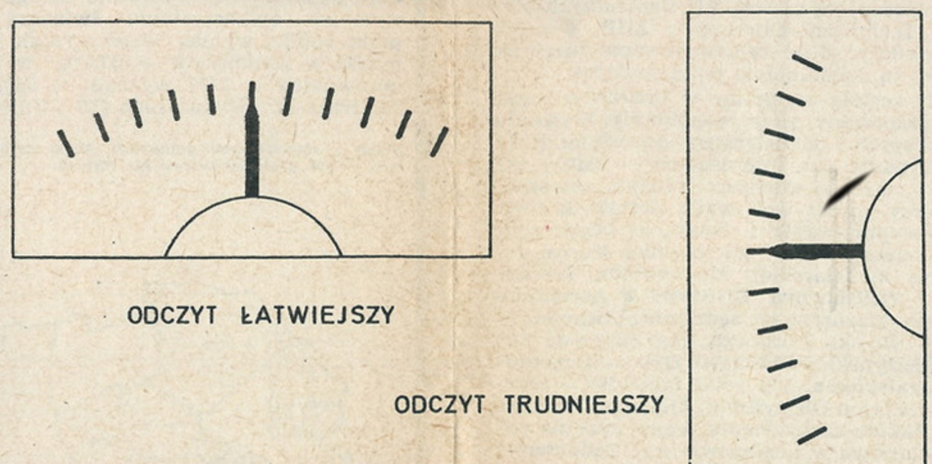
Polski samolot rolniczy PZL-106A Kruk.



Kabina samolotu z nowoczesnym wskaźnikiem (zdjęcie u góry), odwzorowującym dane nawigacyjne i inne na szybie przedniej (zdjęcie z prawej). Jest to na razie samolot naddźwiękowy, ale wprowadzenie tego rodzaju wskaźników do samolotów rolniczych to na pewno tylko kwestia czasu i kosztów.



Rys. 2. Właściwe rozmieszczenie przyrządów na tablicy pokładowej samolotu rolniczego.



Rys. 1. Wskaźniki poziome i pionowe.

prędkości i ześlizg na skrzydło były przyczyną niejednego wypadku w lotnictwie rolniczym. Niestety zdarzają się znów samoloty, w których na najważniejszym miejscu na tablicy przyrządów umieszczony jest wskaźnik zawartości zbiornika i inne pomocnicze wskaźniki dotyczące chemikaliów, a wcale nie najważniejsze dla pilota.

Na drugim miejscu znajdują się wskaźniki kontroli pracy silnika: obrotomierz, wskaźnik podciśnienia w gaźniku, temperatury i ciśnienia oleju. Silnik samolotu rolniczego pracuje w znacznie trudniejszych warunkach niż w innych samolotach. Krótkie kilku- lub kilkunastominutowe loty robocze nad polami, a więc częste starty i lądowania w kurzu unoszącym się nisko nad ziemią, stanowią duże obciążenie dla jednostki napędowej, co z kolei wymaga częstszej kontroli prawidłowości jej pracy, tym bardziej, że wysokość lotu zmusza do szybkiej reakcji w razie jakiegoś niedomagania.

Na trzecim miejscu umieszcza się wskaźniki dotyczące ładunku, jak: zawartość zbiornika chemikaliów, ciśnienia, wydajności przepływu itp.

Dopiero na ostatnim miejscu znajdują się takie przyrządy jak: busola, wysokościomierz, wariometr, radiokompas i inne, używane właściwie tylko w przelotach (rys. 2).

Należy przy tym zadbać o wykluczenie odblasków na szybkach wskaźników, uniemożliwiających niekiedy odczyt z normalnej pozycji pilota. Problem ten z powodzeniem rozwiązano w nowoczesnych samochodach .

Dźwignie sterowania pracą silnika i wyposażeniem samolotu mają zwykle różny kształt i takie rozmieszczenie, aby wykluczały możliwość pomyłki i niewłaściwego użycia. Są umieszczane w zasięgu rąk tak, aby przy operowaniu nie zmuszały do zmiany pozycji pilota wpływającej na zmianę kątów widzenia z samolotu i nie powodowały nadmiernych napięć mięśni prowadzących do szybkiego zmęczenia.

Niezwykle istotną rzeczą jest fotel pilota przesuwany w przód i w tył, regulowany na wysokość i z pochylanym oparciem. Musi istnieć możliwość dokładnego dostosowania fotela do wysokości i tuszy pilota, gdyż kąty widzenia ziemi i kabiny samolotu mają zasadnicze znaczenie dla bezpieczeństwa. Tutaj muszę przypomnieć przypadek pilota drobnej postury, który, według żartobliwych uwag mechaników, chodził na loty z pościelą, tzn. z dwoma poduszkami: na jednej siadał, a drugą podkładał pod plecy!

Jak z powyższych uwag wynika, analiza ergonometryczna pracy pilota rolniczego może znacznie poprawić bezpieczeństwo oraz komfort przez dostosowanie kabiny do jego potrzeb i możliwości.

WIESŁAW JASZCZYŃSKI

MODELARZE NA MANEWRACH ZHP

W lipcu odbyły się w Muszakach koło Nidzicy VII Centralne Manewry Techniczno-Obronne Związku Harcerstwa Polskiego. Zapoczątkowane w 1968 roku, są one jednym z najważniejszych przedsięwzięć podejmowanych przez ZHP w dziedzinie patriotycznego wychowania młodzieży. Celem manewrów techniczno-obronnych jest dalsze rozwijanie sprawności fizycznej młodzieży, kształtowanie umiejętności obronnych przydatnych zarówno w służbie wojskowej, jak i w formacjach obrony cywilnej, a także popularyzowanie współczesnego wojska i wojskowego szkolnictwa zawodowego.

Organizatorem tegorocznych manewrów, podobnie zresztą jak w latach poprzednich, był Związek Harcerstwa Polskiego, któremu udzieliły wydatnej pomocy resort Oświaty i Wychowania, Główny Komitet Kultury Fizycznej i Sportu, Liga Obrony Kraju, Aeroklub PRL oraz organizacje i związki sportowe.

Manewry w Muszakach zostały poprzedzone szerokimi eliminacjami, w których uczestniczyło ponad pół miliona harcerek i harcerzy. W wyniku sportowego współzawodnictwa do zawodów centralnych zakwalifikowało się ponad 1500 osób. Na wszystkich szczeblach organizacyjnych przeprowadzono ponadto tysiące imprez towarzyszących, głównie kulturalno-rozrywkowych, nawiązujących do 35 rocznicy zwycięstwa nad faszyzmem. Z tej okazji odbyło się również wiele spotkań z uczestnikami walk o wyzwolenie narodowe i społeczne naszego kraju oraz z oficerami ludowego Wojska Polskiego.

Program VII CMT-O obejmował różnorodne konkurencje z zakresu sportów obronnych, technicznych i specjalistycznych dla modzieży szkół podstawowych i ponadpodstawowych. Obok takich konkurencji jak rowerowy, motocyklowy i samochodowy tor przeszkód, konkurencji pożarniczych, wodniackich, sanitarnych, łącznościowych i radiolokacyjnych — znalazło się również miejsce dla modelarstwa lotniczego. Główną konkurencją sportowo-obronną Centralnych Manewrów był jednak młodzieżowy wielobój sprawnościowy ZHP, obejmujący pływanie, strzelanie i bieg przełajowy.

Konkurencje modelarskie rozgrywano w dwóch grupach wiekowych: dla uczniów szkół podstawowych w wieku 13—15 lat i dla uczniów szkół ponadpodstawowych w wieku od 16 do 19 lat. Program zawodów modelarskich obejmował konkurencje w klasie modeli szybowców, modeli akrobacyjnych na uwięzi oraz modeli rakiet czasowych ze spadochronem. Ponadto modelarzy ze szkół podstawowych obowiązywał sprawdzian wiedzy z teorii i techniki lotu modeli lotniczych lub kosmicznych, ich budowy, znajomości historii lotnictwa i kosmonautyki.

Wśród modelarzy lotniczych dominowali harcerze z Bydgoszczy, Jeleniej Góry i Warszawy. Szczególnie ci pierwsi stanowili wyborową stawkę w klasie rakiet czasowych. Uczniowie szkół podstawowych — **Włodzimierz Prus, Adam Kozłowski** i **Wiesław Grycka** zdobyli tu trzy pierwsze miejsca, a ich sukces przyczynił się do zajęcia przez Bydgoszcz pierwszego miejsca w klasyfikacji zespołowej.

Bardzo dobrze wypadły popisy modeli akrobacyjnych, kierowanych przez harcerzy z Jeleniej Góry. **Krzysztof Kaczmarek** i **Grzegorz Sochań** niemal bezbłędnie wykonali starty i lądowania swych modeli oraz wiązanki pętli. Na trzecim miejscu w tej konkurencji znalazł się **Wojtek Gontarek** z Warszawy.

W klasie modeli latających, w tym przypadku modeli szybowców, pierwsze i trzecie miejsca zajęli modelarze z Legionowa, reprezentujący Warszawę: **Marian Ołdek** i **Marek Orębski**. Drugi był najlepszy modelarz z Lublina — **Andrzej Lackowski**.

Znacznie trudniejsze zadania mieli do wykonania chłopcy starsi, szczególnie w akrobacji modeli na uwięzi. Oprócz wiązanek klasycznych pętli wewnętrznych i zewnętrznych, obowiązani byli do zademonstrowania komisji sędziowskiej również pętli kwadratowych i trójkątnych, wiązanek ósemek poziomych, pionowych i pod pułapem, a także musieli wykonać klepsydrę i koniczynę. Tutaj znów pokazali swoje umiejętności modelarze z południowych rejonów naszego kraju. Pierwsze miejsce zdobył **Jarosław Suchocki** z Jeleniej Góry, drugie — **Zbigniew Szwedkowicz** z Opola i trzecie — **Paweł Wiśniewski** również z Jeleniej Góry. Pokazy ich modeli przyciągnęły najwięcej młodzieży i dorosłych.

Pięknymi lotami modeli szybowców popisali się w grupie chłopców starszych **Jerzy Słupny** z Zamościa, **Piotr Respondek** z Katowic i **Mirosław Obrębski** z Warszawy. W grupie starszych rakietowców zwycięstwo odniósł **Tadeusz Złotek** z Rzeszowa, ale dwa następne miejsca zajęli bydgoszczanie: **Dariusz Ellmann** i **Jacek Gryczka.** Ich sukcesy znów przyniosły Bydgoszczy pierwsze miejsce w klasyfikacji zespołowej, przed Jelenią Górą i Rzeszowem.

Zawody modeli latających, mimo przejściowych kłopotów z pogodą, wypadły dobrze. Były one interesującą częścią VII Centralnych Manewrów Techniczno-Obronnych ZHP, o czym może świadczyć duże zainteresowanie harcerek i harcerzy tą działalnością politechniczną.

Zawody zostały rozegrane w oparciu o regulamin opracowany przy współpracy Wydziału Kół Lotniczych i Modelarstwa Aeroklubu PRL. To, że wypadły one interesująco — należy zawdzięczać obydwu stronom: młodym zawodnikom, którzy oprócz woli walki przejawili również zdyscyplinowanie i troskę o bezpieczeństwo wykonania lotów, jak również kierownictwu grupy modelarskiej: kierownikowi konkurencji — **Zdzisławowi Kisielowi** z Aeroklubu Warmińsko-Mazurskiego, sędziemu głównemu — majorowi Wojska Polskiego, instruktorowi komendy Olsztyńskiej Chorągwi ZHP — **Eugeniuszowi Biegalskiemu,** jego żonie **Jadwidze** — również instruktorce Olsztyńskiej Chorągwi, **Waldemarowi Pakule** zasłużonemu działaczowi na niwie modelarstwa w Legionowe oraz **Tadeuszowi Gasewiczowi** — modelarzowi z Aeroklubu Warmińsko-Mazurskiego.

Udział modelarzy lotniczych w VII Centralnych Manewrach Techniczno-Obronnych daje nadzieję na ponowne ożywienie pracy kół lotniczych w Związku Harcerstwa Polskiego.

BOLESŁAW GACZKOWSKI

NA ZDJĘCIACH:

1. Eugeniusz Biegalski był nie tylko sprawiedliwym sędzią, ale i życzliwym doradcą.
2. Modele warszawskich harcerzy latały dobrze przede wszystkim dlatego, że były starannie wykonane.
3. Modele kosmiczne uczniów szkół ponadpodstawowych z Bydgoszczy były nie do pokonania. Nic dziwnego, wszyscy mają bardzo dobre oceny z fizyki.
4. Czyj model poszybuje najdalej? Na razie to tylko trening ale za kilka godzin trzeba zmierzyć się z rywalami z Lublina.

Zdjęcia: B. Kaszewski

212 ESKADRA BOMBOWA

(3)

Kpr. strzel. samolot. Stanisław Wrzeszcz

Ppor. obs. Mieczysław Bykowski

Por. obs. Jan Kazimierz Lekszycki

Kpr. strzel. samolot. Władysław Kramarczyk

Por. pil. Wacław Butkiewicz

Samoloty bombowe PZL 37B Łoś na lotnisku 1 Pułku Lotniczego w Warszawie. W samoloty te wyposażona była 212 eskadra bombowa. Zdjęcie archiwalne — wiosna 1939 r

Przebieg tego dramatycznego lotu i wyniki, w relacji pozostałych przy życiu członków załóg i naocznych świadków przedstawiały się następująco:

Klucz por. Żukowskiego po udanym nalocie i zbombardowaniu niemieckich oddziałów pancernych w rejonie Wielunia, w locie powrotnym został zaatakowany na wysokości Pabianic przez 7 Me-109 lecących przeciwnym kursem. Jedna trójka ostrzelała Łosia por. Żukowskiego, który zapalono; po wykonaniu zakrętu o 180° zwalił się on w płomieniach na ziemię we wsi Ślazkowice k.Pabianic. Cała załoga zginęła; druga trójka Messerschmittów atakując z tyłu górą ostrzelała samoloty ppor. Bykowskiego; ranny pilot — kpr. Kaczmarek wyskoczył ze spadochronem. Reszta załogi zginęła w szczątkach Łosia, który spadł na łąki wsi Patoki (woj. piotrkowskie). Losy trzeciej załogi klucza tak zrelacjonował jej pilot — pchor. Feliks Mazak (Jan Żarnowski).

„...Niemcy mieli znaczną przewagę prędkości, było ich więcej, nieustannie nas atakowali. Strzelcy Danielak i Gołębiowski strzelali bez wytchnienia. Nagle jeden z atakujących Messerschmittów zadymił, zaczął kręcić jakieś nieskoordynowane ewolucje, aby w końcu spaść ostrym lotem nurkowym ku ziemi. Słyszałem mimo szumu silników okrzyk radości załogi — trafiony! Trafiony! W chwilę później zauważyłem błyski ognia w okolicy silnika. Łoś zaczął raptownie tracić wysokość, a ogień rozszerzał się. Obserwator nakazał strzelcom opuścić samolot. Rozkaz wykonali i już było widać dwie czasze spadochronów opadające w dół. Ja jednak chciałem doprowadzić samolot do lądowania, choć wyglądał on jak olbrzymia płonąca pochodnia. Ogień sięgał już do mojej kabiny. Obok mnie stoi obserwator. Dlaczego nie skakał? Teraz już jest za późno.. Widzę jak w oczach gwałtownie rośnie mi ziemia. Kładę Łosia na lewe skrzydło i walę się na duży masyw leśny. Głuchej uderzenia o drzewa..." Tyle relacja pchor. Mazaka-Żarnowskiego. Jego samolot spadł na młody las w rejonie wsi Dłutówek (woj. piotrkowskie). Od niechybnej śmierci w płonącym Łosiu uratowała ppor. Dzika i pchor. Mazaka-Żarnowskiego miejscowa straż leśna, wyciągając ich z kabiny oraz gasząc pożar samolotu i lasu. Obu rannych i poparzonych lotników, po założeniu prowizorycznego opatrunku w aptece w m. Dłutów, odwieziono do szpitala w Pabianicach.

Klucz kpt. Balińskiego miał więcej szczęścia — nie napotkał wroga. Po dolocie nad posuwającą się szosą Wieluń — Sieradz zmotoryzowaną kolumnę nieprzyjacielską, broniącą się zmasowanym ogniem własnej obrony przeciwlotniczej załoga kpt. Balińskiego zrzuciła celnie bomby z wysokości 500—600 mertów; wykonała następnie drugi nalot bombowy na odbudowywany przez niemieckich saperów most na Warcie, leżący w osi marszu dużej kolumny zmotoryzowanej, w rejonie Rychłocic, by po jego zniszczeniu powrócić do Kucin z kilkunastoma przestrzelinami kadłuba i skrzydeł. Por. Szponarowicz po zbombardowaniu nieprzyjaciela na odcinku szosy Wieluń — Rusiec, rozpoznał prace przy odbudowie zniszczonego mostu w Rychłocicach (który został ponownie zburzony bombami załogi kpt. Balińskiego); lądując w Kucinach na podmokłej części lotniska wyłamał podwozie. Załoga nie odniosła obrażeń, samolot jednak nie nadawał się bez fabrycznej naprawy do dalszego użytku. Trzecia załoga klucza — por. Jakubowskiego, po wyrzuceniu ładunku bomb w rejonie Kłomnic, przy silnej obronie przeciwlotniczej nieprzyjaciela oraz patrolujących Messerschmittów rozpoznawała przemarsz niemieckich wojsk pancernych w rejonie Radomska, wracając bez szwanku na lotnisko Kuciny.

Załogi por. obs. Dymka i por. obs. Lekszyckiego wykonały także swe zadania zrzucając bomby i ostrzeliwując z broni pokładowej pierzchających Niemców — z tym, że Łoś wraz z personelem powrócił cało na macierzyste lotnisko. Natomiast samolot por. Lekszyckiego w locie powrotnym zaatakowały wrogie myśliwce. Przebieg walki, w relacji b. kpr. strzelca samolotowego Stanisława Wrzeszcza, miał przebieg następujący:

„...W dniu 4 września 1939 r. nasza załoga w składzie por. obs. Jan Kazimierz Lekszycki, pchor. pil. Michał Ostrowski, kpr. strz. samolotowy Stanisław Wrzeszcz i kpr. strz. samolotowy Władysław Wojdat, weszła w skład klucza, mającego zadanie rozpoznania i zbombardowania nieprzyjacielskiej kolumny zmotoryzowanej, która przedarła się pod Częstochową, posuwając się w kierunku Łodzi. Po ustaleniu miejsca jej pobytu nasz klucz zaatakował kolumnę bombami, a następnie ostrzelał z broni pokładowej, mimo silnego ognia ziemnego obrony przeciwlotniczej wroga. W pewnym momencie Łoś trafiony pociskiem niemieckim — zapalił się, atakowany również przez dwa Me-109. Od serii niemieckich myśliwców poległ kpr. Wojdat, a por. Lekszycki próbując się ratować wyskoczył ze spadochronem. Jednak było zbyt nisko i spadochron nie rozwinął się — oficer poniósł śmierć na miejscu. Choć nasz samolot bardzo się palił, ranny pilot zdołał wylądować. Mimo, iż ja także byłem ranny, przez cały czas ogniem swych kaemów odpierałem ataki Messerschmittów. Po wylądowaniu na polach wsi Wygiezów miejscowa ludność wydostała nas z płonącego Łosia i przetransportowała do szpitala polowego..." Staraniem Koła ZBoWiD w Zelowie i miejscowego społeczeństwa, w 1977 r. odsłonięto we wsi Wygiezów pamiątkową płytę na mogile poległych por. Lekszyckiego i kpr. Wojdata.

Tak więc 4 września na szlaku bojowym 12 eskadry pozostały 4 Łosie i 16 członków załóg...

Dywersja niemiecka i V kolumna zgrupowana w okolicznych wioskach czuwała: zaraz po wylądowaniu polskich samolotów o 14.15 nadleciały na lotnisko Kuciny 3 niemieckie bombowce, zrzucając bomby na lotnisko oraz zapalając w pobliskim lesie skład bomb i magazyn paliwa 12 eskadry. Załogi bombowców były dobrze poinformowane o czasie lądowania Łosi jak też o zmagazynowaniu w lesie bomb, amunicji i materiałów pędnych. 5 minut później następne 9 bombowców bombardowało lotnisko, ostrzeliwując je z broni maszynowej.

Na skutek bombardowania, wybuchów bomb i amunicji oraz pożaru benzyny, wśród personelu powstała panika, którą z trudem opanowali oficerowie. Ciężko ranny kpt. Wołkowiński i inni zostali odwiezieni do szpitala w Łodzi. Dowództwo 12 eskadry objął kpt. Baliński, który szybko opanował powstałe zamieszanie i zdenerwowanie, skompletował 3 załogi Łosi odsyłając je wraz z samolotami 11 eskadry na lotnisko zastępcze Grójec k.Warszawy. Po załatwieniu najpilniejszych spraw odleciał z kpr. pil. Pieniążkiem samolotem Fokker do Ułęża, aby sprowadzić na lotnisko kilku niezbędnych mechaników obsługi samolotów. Do Kucin powrócił wraz z ekipą mechaników w późnych godzinach popołudniowych.

Wieczorem, z rejonów otaczających lotnisko rozległy się liczne serie z broni maszynowej skierowanej na stanowiska polskie. Zmusiło to personel do okopania się i zajęcia stanowisk bojowych. Całą noc trwała strzelanina zorganizowana przez niemieckich dywersantów, którzy jednak nie odważyli się na zaatakowanie lotniska. Groźną sytuację potęgował odgłos dochodzącej do Kucin kanonady artyleryjskiej zbliżającego się frontu oraz pożary w pobliskim lesie i uszkodzonego przy lądowaniu Łosia załogi por. Szponarowicza zapalonego przez atakujące bombowce.

5 WRZEŚNIA o świcie mechanicy zdołali uruchomić dalsze 3 Łosie, które odleciały do Ułęża, gdyż ppłk Werakso otrzymał rozkaz dowódcy Brygady przesunięcia X Dywizjonu przez Ułęż do Gnojna na doprowadzenie i uporządkowanie stanu personelu oraz uzupełnienie samolotów i sprzętu. Około godziny 5.00 lądujący Łoś (którym miał odlecieć do Ułęża por. Szponarowicz) pilotowany przez por. Butkiewicza, a należący do stanu 11 eskadry — rozbija się na skutek wady zasilania paliwa. Pozostały na lotnisku Kuciny personel miał nowe powody do obaw i zdenerwowania, gdyż od wczesnego ranka latał wysoko rozpoznawczy Dornier. Konieczną była więc jak najszybsza ewakuacja ludzi i samolotów. Jeden z tragicznych momentów tej ewakuacji tak opisał b. kpr. mech. Bolesław Szczepański:

„...To wszystko obserwował (przygotowanie do ewakuacji lotniska — przyp. J. P.) niemiecki samolot dalekiego rozpoznania Do-17F, który bezkarnie krążył nad nami. Wystartowaliśmy na Fokkerze z Kucin do Ułęża. Załogę stanowili: kpt. obs. J. Baliński, kpr. pil. Julian Pieniążek (z 11 eskadry — przyp. J. P.), kpr. mech. Stefan Gadomski i ja. Tym samym Fokkerem i z tą samą załogą odbyłem poprzedniego dnia, tj. 4.09.1939 r. w godzinach popołudniowych przelot z Ułęża do Kucin z zadaniem wzmocnienia obsługi Łosi i dostarczenia części zapasowych. Trasa przelotu naszych samolotów prowadziła przez miasto Łódź. Ponieważ obrona przeciwlotnicza tego miasta otwierała ogień do wszystkich samolotów znajdujących się w jej zasięgu, bez względu na znaki przynależności państwowej (uważano, że Niemcy latają pod polskimi znakami) — trzeba było omijać Łódź od północnej lub południowej strony. Dziś nasz lot prowadził na południe, by z tej strony ominąć Łódź. Po przebyciu około 20 km natknęliśmy się na 9 niemieckich Me-109. Dochodzili nas z tyłu. Byliśmy na wysokości około 350 metrów. Niemcy będący o wiele wyżej rozdzielili się na dwie grupy: 6 samolotów wzniosło się ponad nami, a pozostałe podeszły od dołu z tyłu i właśnie one znajdujące się w naszym martwym polu obstrzału oddały do nas serie z działek i karabinów maszynowych. Zostaliśmy ranni: kpt. Baliński w brzuch, ja w podstawę palców lewej stopy tak, że jeden palce wyrwał pocisk. O jakiejkolwiek obronie nie było mowy. Zaczęliśmy opadać. Dzięki przytomności i umiejętności kpr. Pieniążka, który z zimną krwią i opanowaniem potrafił doprowadzić samolot do niezbyt stromego spadania — zetknięcie z ziemią było na ogół „łagodne": Fokker przekoziołkował na plecy ulegając rozbiciu. Niemcy strzelali dalej

chcąc go zapalić. Podczas czołgania się z samolotu pod stóg zboża (odległość około 15 metrów) zostałem trafiony w łokieć. W tym czasie Pieniążek i Gadomski wyciągnęli kpt. Balińskiego z rozbitego samolotu, bo Niemcy już odlecieli. Miejscowi ludzie zabrali nas do wsi Puczniew n.Nerem (około 30 km na zachód od m.Łodzi). Po pewnym czasie przyjechał lekarz wojskowy z Łodzi zabierając kpt. Balińskiego (który był w stanie agonalnym) oraz mnie do szpitala wojskowego w Łodzi..."

Tymczasem niemieccy piloci myśliwscy, jakby nie syci „chwały" z zestrzelenia nieuzbrojonego Fokkera i ostrzelania ratującej się załogi, zaatakowali lotnisko Kuciny wywołując duże zamieszanie i zapalając uszkodzony samolot por. Butkiewicza. Ewakuację tego nieszczęśliwego dla X Dywizjonu lądowiska dokończono do godzin popołudniowych. Część personelu odleciała z Grójca do Ułęża, gdzie przebywał podstawowy rzut kołowy dywizjonu. Reszta udała się tam bezpośrednio z Kucin.

Z rozkazu ppłk. Werakso por. Szponarowicz udał się (5 września) do Sztabu Brygady Bombowej, w celu uzyskania uzupełnień sprzętu lotniczego dla X Dywizjonu. Wykorzystał on środki lokomocji udostępnione przez dowódcę lotnictwa Armii ŁÓDŹ.

6 WRZEŚNIA o świcie trzy Łosie 12 eskadry odleciały z Ułęża pod dowództwem por. Jakubowskiego (razem z innymi samolotami X Dywizjonu) na lotnisko Gnojno, by w warunkach spokoju i względnego bezpieczeństwa uporządkować stany eskadr i samoloty. Obsługę techniczną w Gnojnie mieli zapewnić fachowcy z ewakuowanych Państwowych Zakładów Lotniczych (rzut kołowy nadal miał pozostać w Ułężu, gdyż po uporządkowaniu Dywizjon miał powrócić na to wysunięte lotnisko). Pod nieobecność por. Szponarowicza, obowiązki dowódcy 12 eskadry przejął por. obs. Tadeusz Dymek. Jednak tego dnia wieczorem otrzymano rozkaz ewakuacji Dęblina tak, że podstawowy rzut kołowy X Dywizjonu wyruszył w nocy z 6 na 7 września w kierunku Gnojna.

Lotnisko Gnojno rozmiarem i spoistością gruntu odpowiadało wymogom korzystania przez samoloty Łoś. Jedynie brak było naturalnych warunków maskowania, co zostało przeprowadzone przez sztuczne zalesienie. Do eskadry dołączyła załoga por. Gumkowskiego, która od 2 września przebywała poza eskadrą, ale bez samolotu, który pozostał na lotnisku Okęcie.

7—8 WRZEŚNIA eskadra nie wykonywała lotów bojowych.

9 WRZEŚNIA piloci jednostki sprowadzili z bazy Małaszewicze 3 Łosie jako uzupełnienie. Z braku jednak uzbrojenia, przyrządów nawigacyjnych i radiostacji nie nadawały się do użytku w warunkach bojowych.

10 WRZEŚNIA w godzinach popołudniowych wystartowała załoga: por. obs. Jan Gumkowski, plut. pil. Czesław Dziekoński, strz. samolot. sierż. Władysław Serafin i strz. samolot. Stanisław Biliński, na rozpoznanie i zbombardowanie nieprzyjacielskich zagonów pancernych operujących na drogach w rejonie Jarosław — Przeworsk. Lotnicy po wykonaniu zadania na skutek zapadających ciemności zmuszeni zostali do opuszczenia samolotu przy użyciu spadochronów w rejonie Uścilug k.Włodzimierza Wołyńskiego. Dołączyli oni do eskadry w dniach następnych za wyjątkiem kpr. Bilińskiego, który zaginął. W ten sposób 12 eskadra straciła jeszcze jednego Łosia. Do wykonywania przyszłych zadań pozostał tylko jeden pełnosprawny samolot.

Z rozkazu dowódcy dywizjonu dowództwo 12 eskadry objął por. obs. Ignacy Szponarowicz, który był wysłany z rozkazami przez ppłk. Werakso do Sztabu Brygady Bombowej w dniu 5 września w sprawie uzupełnień dla X Dywizjonu. W trudnych warunkach — korzystając z przygodnych środków lokomocji — por. Szponarowicz dotarł do Sztabu Brygady w Warszawie, skąd został skierowany do ppłk. Bokalskiego, przebywającego w rejonie Dęblina. Po pobraniu niezbędnego sprzętu lotniczego ze składnicy, wyruszył w kierunku lotniska Gnojno, gdzie zameldował się w dniu 9 września dołączając pod Chełmem do części rzutu kołowego X Dywizjonu zmierzającego do Gnojna.

11 WRZEŚNIA 12 eskadra zadań bojowych nie wykonywała, gdyż dysponowała zaledwie jednym zdatnym do lotu Łosiem. Jeden z Łosi ewakuowany z Kucin nie nadawał się do użytku w warunkach bojowych, z powodu przestrzelenia ramy silnika. Podobnie nie można było użyć przydzielonych z bazy Małaszewicze samolotów, ponieważ nie miały podstawowych przyrządów nawigacyjnych, jak i uzbrojenia.

12 WRZEŚNIA załoga pchor. obs. Tadeusza Owczarskiego z kpr. pil. Czesławem Mateuszukiem i strzelcami samolotowymi kpr. kpr. Janem Hejnowskim i Benedyktem Molikiem wykonała lot patrolowy w warunkach bojowych w rejonie lotniska Gnojno—Owadno. Po wykonaniu zadania powróciła do bazy.

13 WRZEŚNIA na rozpoznanie dróg Włodzimierz Wołyński — Hrubieszów — Chełm — Lubartów — Zamość wystartowali: por. obs. I. Szponarowicz, plut. pil. St. Jensen oraz strzelcy samolot. T. Egierski i Wł. Graczyk. Warunki lotu były ciężkie z powodu mgły. Lot odbywał się na wysokości około 300 metrów. Na szosie Hrubieszów — Zamość w rejonie Miączyna wykryto kolumnę pancerną w marszu. Pierwsze jej czołgi już dochodziły do Werbkowic, a więc już tylko około 35 km od lotniska X Dywizjonu. W locie powrotnym pogarszające się warunki atmosferyczne zmusiły załogę do przymusowego lądowania, które w nie znanym terenie wykonał po mistrzowsku plut. Jensen nie uszkadzając Łosia. Gdy mgły trochę ustąpiły — wystartowano do Gnojna.

Złożony przez por. Szponarowicza meldunek o bliskości niemieckich czołgów odebrał płk Heller, który przybył w tym czasie na lotnisko Gnojno dla sprawdzenia stanu i możliwości bojowych X Dywizjonu. Wieczorem ppłk Werakso otrzymał rozkaz zbombardowania 14 września kolumny pancernej w rejonie Włodzimierz Wołyński — Rawa Ruska — Sokal — Zamość i przerzucenia dywizjonu na węzeł lotnisk w rejonie Horodenka — Buczacz (szkiców lotnisk ppłk Werakso nie otrzymał) z międzylądowaniem na lotnisku Wielick k.Kowla.

14 WRZEŚNIA w godzinach porannych nastąpił odlot rzutu powietrznego 12 eskadry (wraz z innymi samolotami X Dywizjonu) na lotnisko Wielick (40 km na płd. wschód od Kowla). Załogi nakazanego bombardowania nie wykonały, na skutek bardzo złych warunków atmosferycznych (mżawka i mgły), co uniemożliwiło wykrycie niemieckich kolumn.

15 WRZEŚNIA załogi 12 eskadry nie wykonywały zadań bojowych.

16 WRZEŚNIA ppłk Werakso obserwując zagęszczenie lotniska Wielick samolotami nadlatującymi z różnych stron kraju, obawiając się wykrycia i zbombardowania przez Luftwaffe, przerzucił X Dywizjon na lotnisko Gwoździec Stary k. Horodenki. Tu także nie było zbyt dobrych warunków maskowania. W tym dniu również eskadra nie wykonywały zadań bojowych.

17 WRZEŚNIA eskadra otrzymała 1 Łosia sprowadzonego z bazy Pińsk. W godzinach popołudniowych dowódca X Dywizjonu otrzymał przez pilota łącznikowego rozkaz podpisany przez szefa sztabu Naczelnego Dowódcy Lotnictwa — gen. bryg. obs. Stanisława Ujejskiego, natychmiastowego przerzutu posiadanych samolotów na lotnisko Czerniowce w Rumunii. Rozkaz został wykonany tego dnia w godzinach 17.30—18.00. Osiem Łosi X Dywizjonu (w tym 3 Łosie 12 eskadry) oraz 1 Fokker po raz ostatni wystartowały z ziemi ojczystej. Na lotnisku pozostał dopalający się Łoś 12 eskadry, którego nie można było uruchomić do lotu na skutek zatarcia silników.

18/19 WRZEŚNIA w nocy rzut kołowy eskadry częściowo przekroczył granicę polsko-węgierską. Reszta rzutu, wraz z niektórymi załogami i kolumną marszową pod dowództwem por. J. Gumkowskiego, została internowana przez oddziały Armii Czerwonej.

Tak zakończyła się wieloletnia i zasłużona działalność 212 Eskadry Bombowej 1 Pułku Lotniczego w Warszawie.

■

Wojnę Obronną Polski 1939 r. 212/12 Eskadra Bombowa odbyła w następującym składzie personelu latającego (stan na dzień 1 września 1939 r.).

Dowódca eskadry — kpt. pil. Stanisław Taras-Wołkowiński.

OBSERWATORZY: kpt. Jan Baliński, por. por. Tadeusz Dymek, Jan Gumkowski, Franciszek Jakubowski, Jan Kazimierz Lekszycki, Ignacy Szponarowicz, Kazimierz Żukowski, ppor. ppor. Mieczysław Bykowski, Kazimierz Dzik, pchor. pchor. Julian Augustyński, Jerzy Białoskórski, Jerzy Goldhaar, Tadeusz Owczarski, Karol Reichert.

PILOCI: por. Wacław Butkiewicz, pchor. pchor. Feliks Mazak (Jan Żarnowski), Michał Ostrowski, sierż. Józef Siwik, plut. plut. Mieczysław Adamiecki, Czesław Dziekoński, Stanisław Jensen, Franciszek Zaremba, kpr. kpr. Kazimierz Kaczmarek, Czesław Mateuszuk.

STRZELCY SAMOLOTOWI: sierż. Władysław Serafin, kpr. kpr. Stanisław Biliński, Bogusław Budzyński, Aleksander Danielak, Tadeusz Egierski, Marian Gargol, Konstanty Gołębiowski, Władysław Kaczmarczyk, Władysław Graczyk, Jan Hejnowski, Benedykt Molik, Rajmund Pokrzywa, Czesław Pośpieszyński, Marian Przybylski, Andrzej Rejss, Mieczysław Skierczyński, Leonard Szczepański, Walenty Wasilewski, Władysław Wojdat, Stanisław Wrzeszcz, Stanisław Zieliński, Lucjan Zimmerman, st. szer. Aleksander Stępniowski.

Oficer techniczny eskadry — sierż. pchor. rez. Stanisław Madejski. Szef mechaników — st. majster wojsk. Marian Mańkowski. Szef adm. eskadry — sierż. Józef Szewerniak.

Tragiczny w skutkach nalot bombowy w dniu 4 września na niemieckie kolumny pancerno-motorowe pozbawił eskadrę ponad 2/3 stanu samolotów bojowych oraz 16 osób personelu latającego. Nic więc dziwnego, że w dalszych działaniach wojennych załogi eskadry brały udział tylko sporadycznie, gdyż otrzymane z uzupełnienia Łosie nie nadawały się do użycia w zadaniach bojowych (ze względu na brak pełnego wyposażenia).

W wyniku krótkiej działalności bojowej załogi 212 Eskadry Bombowej:

- wykonały 21 zadań bojowych
- zrzuciły około 16 ton bomb na kolumny pancerno-motorowe wroga
- zestrzeliły 1 samolot Me-109.

Poniosły straty w personelu latającym:

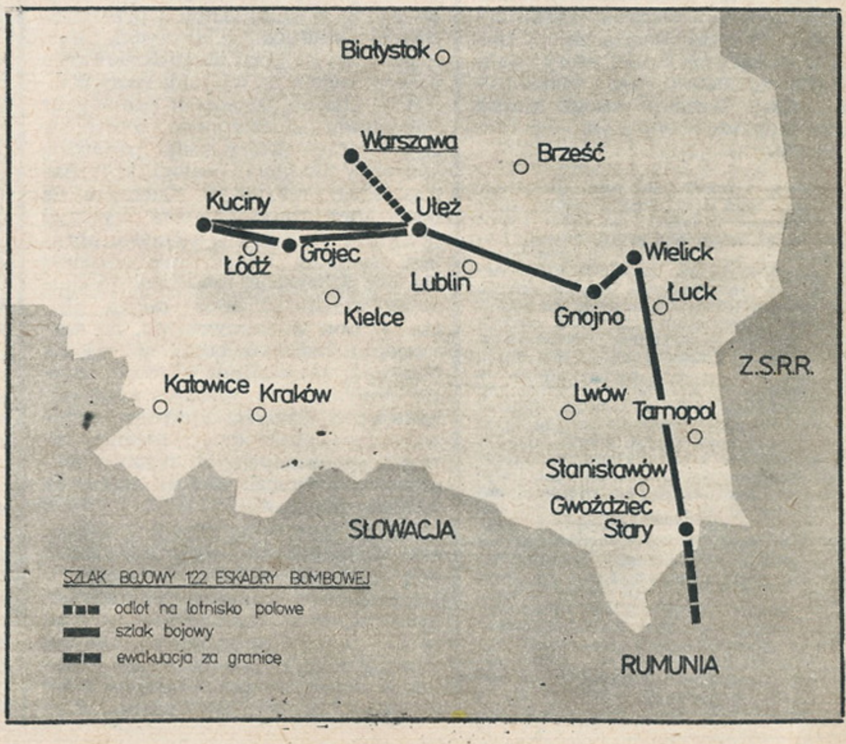
- 10 poległych
- 5 rannych (leczenie szpitalne)
- 6 zaginionych.

Eskadra straciła 10 samolotów typu Łoś, 3 natomiast ewakuowano do Rumunii.

Mimo dotkliwych i bolesnych strat, tak personel latający, jak i naziemny zachowywał się przez cały czas działań wojennych (z wyjątkiem trudnej sytuacji podczas bombardowania lotniska Kuciny) bez zarzutu, wykonując wszystkie powierzone zadania na ziemi i w powietrzu.

(cdn.)

JERZY PAWLAK



Rajdowa wersja samolotu DUS-III

MALOWANIE SAMOLOTÓW W LOTNICTWIE POLSKIM • LWS i LKL

158

Tekst i rysunki: TOMASZ J. KOWALSKI

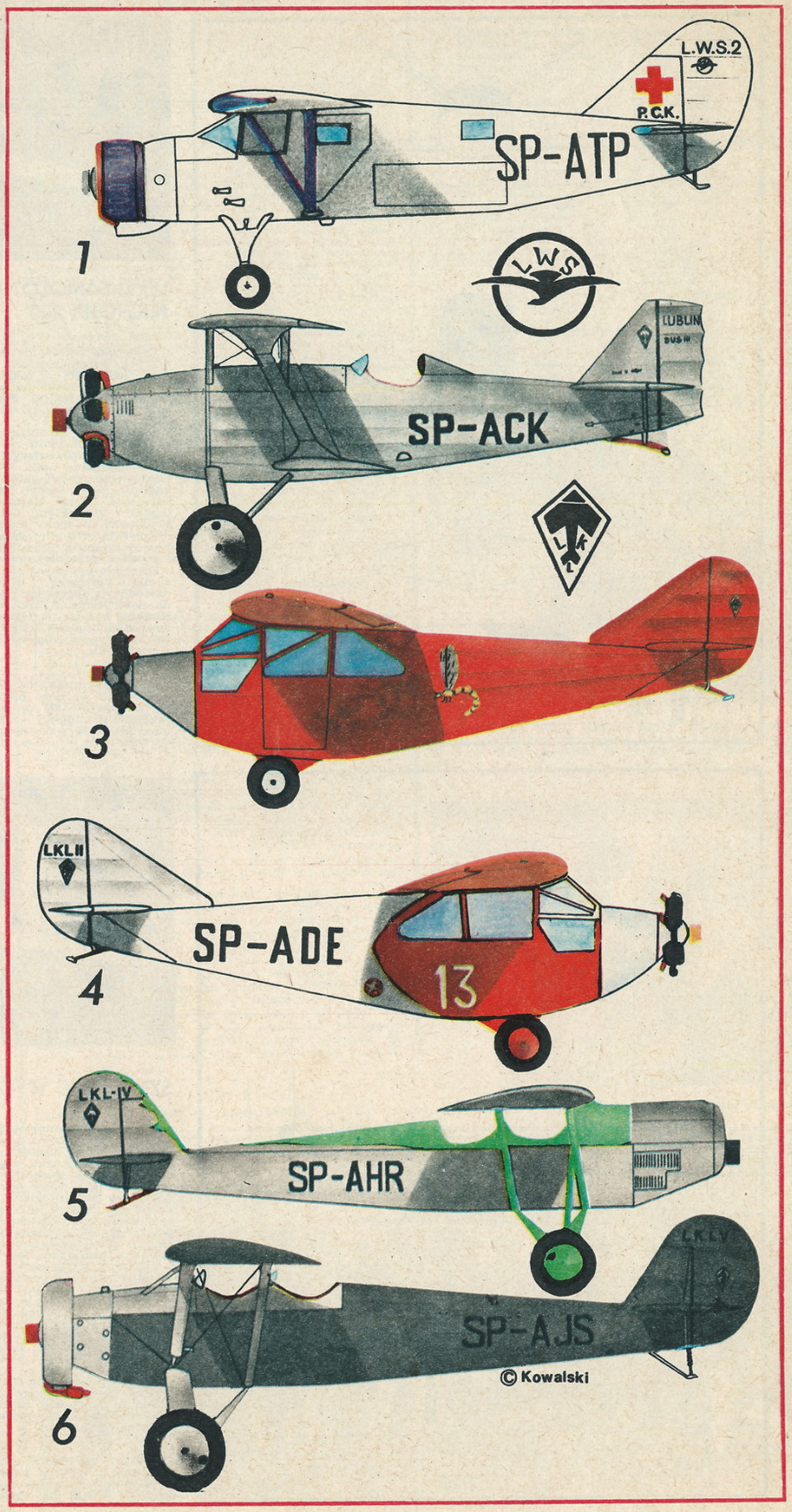
W lutym 1936 r. upaństwowiono Zakłady Mechaniczne Plage-Laśkiewicz w Lublinie, po czym otrzymały one nazwę: Lubelska Wytwórnia Samolotów. Nie zmienił się profil produkcji samolotów dla wojska. W 1937 r. w LWS opracowano kolejny samolot przeznaczony dla lotnictwa cywilnego o oznaczeniu LWS-2: prototyp samolotu sanitarnego, który zdobył pierwsze miejsce na Międzynarodowym Konkursie Lotnictwa Sanitarnego w Esch. Kolorystyka tego samolotu była charakterystyczna dla samolotów sanitarnych z podstawowym kolorem białym. Akcenty kolorystyczne wykonano kolorem ciemnoniebieskim. Obok znaków rejestracji na samolocie malowano kolorem czerwonym znaki Czerwonego Krzyża oraz kolorem czarnym znak firmowy, nazwę typu oraz nazwę PCK.

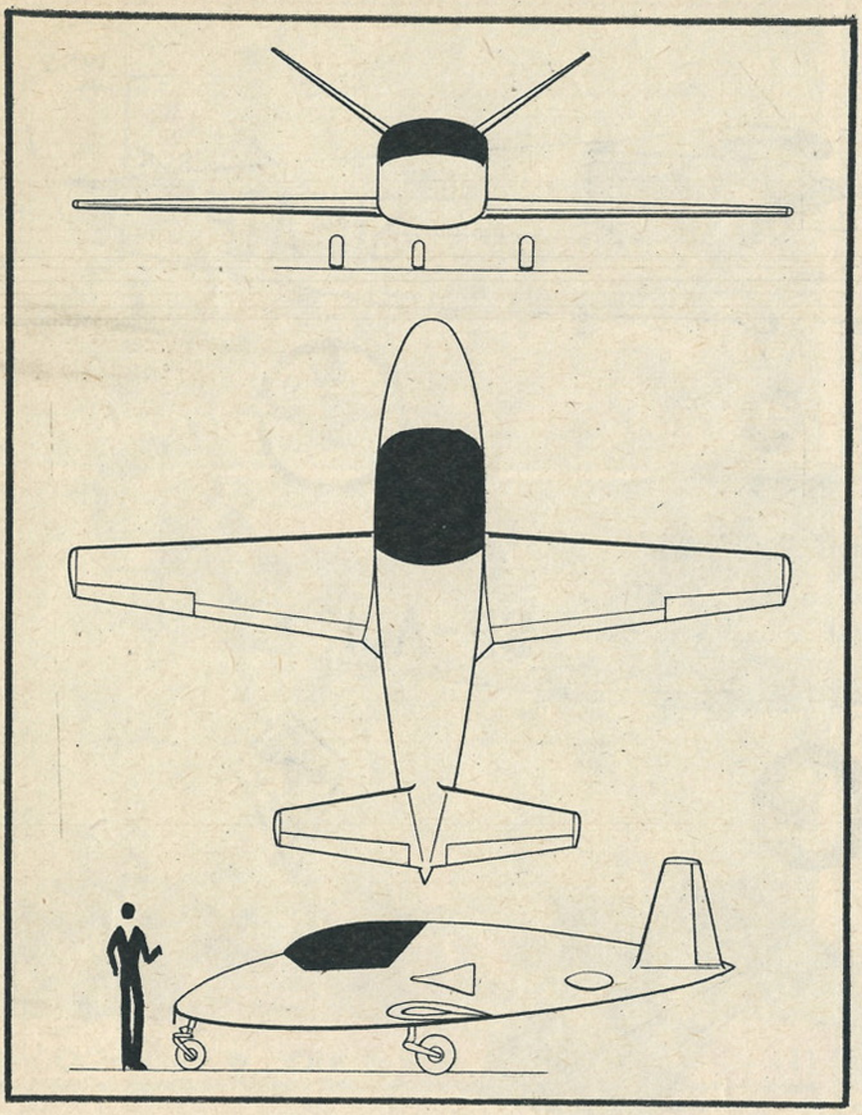
Lublin był także siedzibą Lubelskiego Klubu Lotniczego, w którym powstało szereg konstrukcji samolotów sportowych. Ich kolorystykę bardzo uproszczono, bez rozbudowanych elementów dekoracyjnych. Do najczęściej stosowanych kolorów należały: srebrny, czerwony, szary oraz w pojedynczych przypadkach zielony jako element dekoracyjny. Cechą charakterystyczną samolotów LKL był znaczek klubu, malowany na stateczniku pionowym lub sterze kierunku. Znaki rejestracji oraz opis typu wykonano kolorem czarnym.

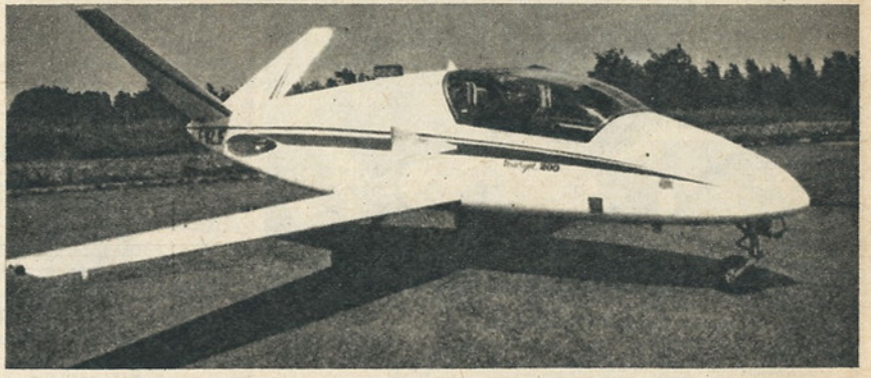
Egzemplarze samolotów LKL, uczestniczące w Krajowych Konkursach Samolotów Turystycznych, zaopatrzono dodatkowo w numery startowe oraz znaczki reklamowe STANAVO, CASTROL, MOBILOIL. Elementy te malowano przeważnie na kadłubach.

PLANSZA

1. LWS-2. Prototyp samolotu sanitarnego; obok znak firmowy LWS.
2. Dus-III w rajdowej wersji jednomiejscowej. Znak LKL w kolorach odwróconych do przedstawionego na rysunku.
3. LKL-2. Wygląd samolotu przed namalowaniem znaków rejestracji. W tym okresie na kadłubie była namalowana ważka. Płat w naturalnym kolorze sklejki.
4. LKL-2bis. Na planszy przedstawiono wygląd samolotu z IV KKST, na którym pilot J. Żuromski zajął siódme miejsce. Płat w naturalnej barwie sklejki.
5. LKL-4 w swojej ostatecznej postaci z zielonymi akcentami dekoracyjnymi.
6. LKL-5 w swojej ostatecznej wersji. Samolot pomalowano na kolor stalowoszary ze srebrnymi osłonami silnika i przodu kadłuba oraz goleniami podwozia i zastrzałami.







LEKKI SAMOLOT ODRZUTOWY MICROTURBO MICROJET 200

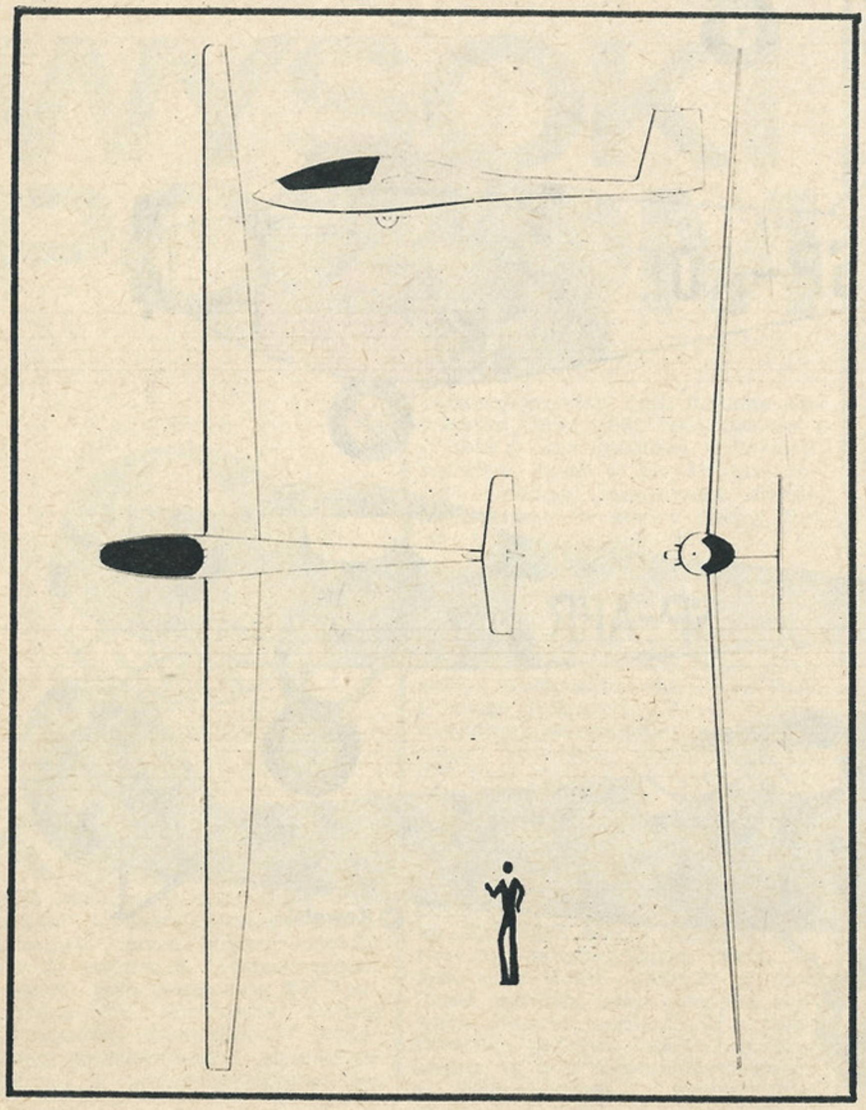
Francuska wytwórnia Microturbo znana jest z produkcji małych silników turbinowych, przeznaczonych do napędu celów latających, bezzałogowych samolotów rozpoznawczych, a także do napędu lekkich samolotów załogowych. Wytwórnia ta zademonstrowała na paryskim salonie lotniczym w 1979 r. lekki dwumiejscowy samolot Microjet 200. Samolot został oblatany 24 czerwca w Tuluzie. Microjet 200 ma być przeznaczony do szkolenia w pilotażu podstawowym, w lotach w szyku oraz nawigacji.

Samolot jest dolnopłatem całkowicie metalowym. Płat, o dość dużej grubości profilu i wydłużeniu równym 8, ma obrys trapezowy. Konstrukcja płata jednodźwigarowa z pracującym kesonem. Skrzydła wyposażone w szczelinowe klapy oraz konwencjonalne lotki. Konstrukcja kadłuba półskorupowa. Kabina z miejscami obok siebie. Prawe miejsce jest cofnięte o 0,55 m w celu zmniejszenia szerokości kadłuba. Zastosowano fotele i układ wnętrza typu samochodowego. Sterownice zdwojone. Drążki sterowe są krótkie, usytuowane na pulpitach z prawej strony ucznia i instruktora. Usterzenie motylkowe o kącie 110°. Podwozie trójpodporowe z przednią podporą całkowicie wciąganą w locie. Koła pojedyncze, amortyzatory olejowo-gazowe. Przednia podpora zabudowana nieco z prawej strony od płaszczyzny symetrii, gdyż cofnięcie do tyłu prawego fotela pozwala na wykorzystanie miejsca w przedniej prawej części kadłuba na wciągnięcie podwozia.

Zespołem napędowym są dwa turbinowe silniki odrzutowe Microturbo TRS-18-046 o ciągu startowym i trwałym 0,90 kN. Silnik wyposażony jest w jednostopniową odśrodkową sprężarkę i jednostopniową osiową turbinę. Pompa paliwowa napędzana elektrycznie. Silniki usytuowane obok siebie w tylnej części kadłuba. Wloty do silników boczne, zagłębione w kadłubie, wyloty z boku kadłuba. Osie dysz wylotowych skierowane lekko na zewnątrz kadłuba (pod kątem ok. 15°). Zapas paliwa — 296 kg. Wyposażenie samolotu umożliwia nawigację w trudnych warunkach atmosferycznych.

(T. K.)

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 7,58 m, długość — 6,05 m, wysokość — 2,18 m, pow. płata — 6,12 m². **Masy:** masa własna — 600 kg, masa startowa do akrobacji — 930 kg, max. masa startowa — 1 050 kg. **Osiągi (obliczeniowe):** max. prędkość przelotowa — 463 km/h, min. prędkość w konf. do lądowania — 118 km/h, max. prędkość wznoszenia — 11,3 m/s, pułap praktyczny — 9 000 m, długość startu do wys. 15 m — 680 m, max. zasięg — 1 000 km.



SZYBOWIEC WYCZYNOWY SCHEMPP-HIRTH VENTUS

Szybowiec Schempp-Hirth Ventus skonstruował Klaus Holighaus przy współpracy F. X. Wortmanna oraz fizyka Dietera Althausa. Opracowali oni nowy profil skrzydła, który pozwala na pełne wykorzystanie wytrzymałości i sztywności kompozytów z włóknami węglowymi. Nowy profil jest cieńszy i bardziej laminarny, niż poprzednio stosowane szybowcowe profile Wortmanna. Badania tunelowe wykazały, że ma lepsze właściwości w całym zakresie prędkości. Płat charakteryzuje się dużym wydłużeniem — 23,7, skrzydło ma obrys o kształcie potrójnego trapezu, dzięki czemu rozkład siły nośnej jest bardzo zbliżony do eliptycznego. Charakterystyka skrzydła została tak dobrana, że samowzbudne drgania typu buffeting (trzepotanie) powstają dostatecznie wcześnie przed osiągnięciem prędkości przeciągnięcia, co przy wysokim maksymalnym współczynniku siły nośnej (powyżej 1,6) pozwala na bezpieczne loty w rejonach górskich i lądowania w terenie przygodnym.

Szybowiec wyposażony jest także w kombinację klap tylnych i laminatowych hamulców aerodynamicznych Schempp-Hirth na górnej powierzchni skrzydeł. Płat pokryty powłoką kompozytu z włóknami grafitowymi, co daje wytrzymałą i sztywną konstrukcję. Lotki mają elastyczne zawieszenie (z przykrytą szczeliną), takie jak w szybowcu Grob Speed Astir II. Masa płata wynosi tylko 54,5 kg, co umożliwia dużą zwrotność szybowca. Ventus jest oferowany w dwóch odmianach różniących się szerokością kadłuba. Odmiana Ventus a przeznaczona jest dla pilotów szczuplejszych, odmiana Ventus **b** o szerszym kadłubie i pojemniejszej kabinie — dla pilotów o bardziej masywnej sylwetce. Kadłub ma konstrukcję skorupową laminatową ze środkową ramą stalową podobną do stosowanych w innych szybowcach Schempp-Hirth. Zamocowane są na niej płat, podwozie, napędy klap i lotek. Osłona kabiny otwierana na prawy bok. Usterzenie w kształcie litery T, podwozie wciągane. Szybowiec ma kosztować 25 000 dolarów i zapowiadany jest jako zawodniczy szybowiec lat osiemdziesiątych. Zdjęcie i rysunek przedstawiają odmianę Ventus **b**.

(T.K.)

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 15 m, długość — 6,35 m, pow. płata — 9,49 m². **Masy:** masa własna — 215 kg, max. masa startowa — 430 kg. **Osiągi:** max. prędkość dopuszczalna — 250 km/h, min. prędkość — 62 km/h, min. prędkość opadania — 0,54 m/s, doskonałość przy prędkości 95 km/h — 44.

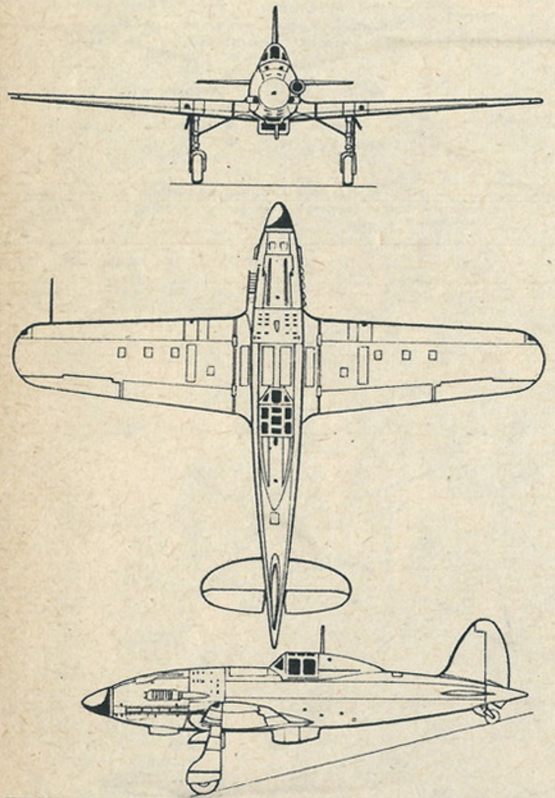
MC-202 FOLGORE

1-miejscowy MC-202 Folgore (Błyskawica) był pierwszym włoskim samolotem przechwytującym, równorzędnym najlepszym myśliwcom innych państw biorących udział w II wojnie światowej. Wyróżniał się łatwym pilotażem i zwrotnością. Konstruktor – inż. Mario Castoldi. Prototyp został oblatany 10.VIII.1940r., produkcję seryjną rozpoczęto po 8 miesiącach. Pierwsze użycie bojowe C-202: w końcu lata 1941 r. nad Sycylią, od 25.XI. 1941 r. w Libii i nad Maltą, od IX.1942 r. do V.1943 r. na froncie niemiecko-radzieckim (21 włoska faszystowska grupa myśliwska). Folgore był najskuteczniejszym myśliwcem włoskim (zwłaszcza w walkach z Hurricane i P-40). Polski Zespół Bojowy mjra Stanisława Skalskiego, walczący na Spitfire'ach, zestrzelił w kwietniu 1943 r. nad Zachodnią Pustynią w Afryce m.in. 4 samoloty MC-202, spotykane tam od V.1942 r.

Uzbrojenie: 2 k. masz. 12,7 mm i 2 k. masz. 7,7 mm lub 2 k. masz. 7,7 mm i 2 działka 20 mm (XIII seria). Samoloty z późniejszych serii produkcyjnych (IX–XI) były wyposażone w wiatrochrony z szybami kuloodpornymi oraz w dodatkowe odrzucane zbiorniki paliwa lub bomby (do 320 kg).

Dane techniczne: Rozpiętość – 10,58 m, długość – 8,87 m, wysokość – 3,04 m. Masa własna – 2352 kg, masa całkowita max. – 3012 kg. Prędkość max. (5000 m) – 595,3 km/h, czas wznoszenia na 1000 m – 39 s, na 6000 m – 5 min 55 s, pułap – 11 508 m, zasięg – 764 km.

Malowanie: Folgore używane w Afryce miały kamuflaż (malowanie ochronne) barwy piaskowej, z nieregularnymi pierścieniami ciemnozielonymi lub brązowozielonymi. Od dołu – kolor błękitny lub aluminiowy. Samoloty Folgore walczące od 1943 r. po stronie Sprzymierzonych przeciwko hitlerowcom miały znaki państwowe: tarcze pierścieniowe czerwono-biało-zielone (na skrzydłach i kadłubie). (W)



JEŻÓW JEST TEGO WART

Do redakcji nadszedł list. Jego autorem jest Jan Kusek, zamieszkały w Złotoryi. List jest bardzo obszerny, a jego tematem – apel o ratunek dla jeżowskiego szybowiska. Godna uwagi jest troska naszego czytelnika o sławny ośrodek w Jeżowie Sudeckim.

Jeżowskie szybowisko – pisze Jan Kusek – zapisało się w historii polskiego lotnictwa sportowego jako miejsce pionierskiej działalności w okresie powojennym. Szczególnie aktywna praca szkoleniowa prowadzona tu była w latach pięćdziesiątych, w czasie istnienia słynnej szkoły szybowcowej. Tu pierwsze lotnicze kroki stawiało wielu obecnie naszych najznakomitszych pilotów. Trudno dzisiaj znaleźć pilota starszego pokolenia, któremu miejsce to byłoby obce. Minął już jednak okres wspaniałości tego lotniska, zaniechano dawno startów szybowcowych przy użyciu gum, a rozwijająca się szybko technika dostarczyła nowych, doskonalszych metod.

Obecnie jest tu pusto – ze smutkiem stwierdza autor listu. – Jeszcze przed rokiem można było spotkać wygrzewające się w słońcu Bociany i krzątających się wokół nich mechaników PZL przeprowadzających remonty. Dzisiaj – od czasu do czasu zachodzą tu lotniarze, korzystając z dogodnych warunków do szkolnego latania, jakie im zapewniają łagodnie spływające w trzech kierunkach trawiaste zbocza. Niestety, „gośćmi" szybowiska są też wandale, niszczący urządzenia. Pierwszym zwiastunem powrotu do lotniczego życia są złotoryjscy harcerze z Koła Lotniczego Trawers, którzy w udostępnionym im przez miejscowy aeroklub obiekcie, (po byłym kasynie) urządzili, wykonując prace naprawcze, schronisko. Na bazie schroniska organizują lotnicze obozy (spadochronowe i lotniowe). Jest ono również wykorzystywane przez wrocławskich lotniarzy na kursy lotniowe oraz w czasie sobotnio – niedzielnych wypadów na jeżowskie stoki.

Ktoś powie, że ostatnio przestało istnieć kilka lotnisk i że łezka na nic się tu nie zda. Ale – może by coś nowego w Jeżowie zorganizować? Może by Ministerstwo Oświaty i Wychowania w porozumieniu z Zarządem Głównym Aeroklubu PRL rozważyło możliwość zorganizowania tu ośrodka szkoleniowego, np. modelarskiego lub lotniczego? Może staraniem APRL i PZL zorganizować tu zalążek muzeum szybownictwa?

Warto o tym wszystkim pomyśleć. Jeżów wart jest tego. (z)

AEROKLUB WROCŁAWSKI

Na lotnisku Aeroklubu Wrocławskiego zorganizowany został, wspólnie z komendą IV Hufca ZHP Fabryczna, obóz podstawowego szkolenia szybowcowego z udziałem 30 osób, którego uczestnicy odbyli samodzielne loty do poziomu III klasy wyszkolenia. Przy współpracy z Kuratorium Oświaty i Wychowania został także zorganizowany, wzorem lat ubiegłych, obóz przysposobienia obronnego w Oleśnicy, z udziałem 54 osób. Na harcerskim obozie w Jelenim Ruczaju grupa aktywistów Aeroklubu Wrocławskiego przeszła szkolenie, które miało na celu przygotowanie ich do prowadzenia lotniczych drużyn harcerskich.

Jadwiga Dudała

AEROKLUB ELBLĄSKI

Na terenie Aeroklubu Elbląskiego zorganizowany był centralny obóz spadochronowy dla tzw. młodzieży trudnej. Wzięli w nim udział specjalnie wytypowani wychowankowie zakładów wychowawczych z terenu całej Polski (w liczbie 13 osób) oraz uczniowie szkół średnich województwa elbląskiego (w liczbie 17 osób).

W Ornecie — Aeroklub Elbląski zorganizował obóz spadochronowy. Na obozie, którym kierował instr. Jan Siudak, przebywało 20 członków sekcji spadochronowej, którzy kontynuowali trening spadochronowy. Wykonano 550 skoków ze spadochronem, zdobyto 5 klas III i tytułów skoczka, przeszkolono 2 grupy szybowników. Na obozie wyróżnili się: Krzysztof Mieczkowski (wykonał 60 skoków) i Ryszard Mańka (18 skoków).

Edward Jaremczuk

AEROKLUB KIELECKI

31 sierpnia zakończył się specjalistyczny obóz przysposobienia obronnego, zorganizowany przy wydatnej pomocy Kuratorium Oświaty i Wychowania w Kielcach. Równocześnie ze szkoleniem specjalistycznym odbywało się szkolenie ogólnowojskowe oraz zajęcia z dziedziny samoobrony. Prowadziliśmy również szkolenie absolwentów Liceum Lotniczego na obozie LPW II dla WOSL w Dęblinie.

Kazimierz Kundera

LOTNICZE LATO 80 ZŁOTORYJSKICH HARCERZY

Złotoryjscy harcerze z Koła Lotniczego Trawers (Aeroklub Jeleniogórski) zorganizowali obóz spadochronowy, w którym udział wzięło 25 młodych adeptów lotnictwa. W organizacji obozu wydatnej pomocy udzieliła sekcja spadochronowa AJ, zabezpieczając stronę wyszkoleniową. Obóz został zlokalizowany na górze szybowcowej w Jeżowie Sudeckim, nieopodal uruchomionego w ub. r. schroniska HKL Trawers. Wszyscy harcerze wykonali przewidziane programem obozu normy skoków spadochronowych, a kilku z nich nawet spełniło warunki III klasy. Funkcję komendanta obozu sprawował tegoroczny maturzysta, ale już doświadczony skoczek i instruktor harcerski phm Jerzy Kozdraś.

hm Jan Kusek

ZMARŁ ZDZISŁAW KRASNODĘBSKI

3 sierpnia 1980 r. zmarł po ciężkiej chorobie, w szpitalu w Toronto (Kanada), płk pil. obs. Zdzisław Krasnodębski. Urodzony 10.7.1904 r., wstąpił do Oficerskiej Szkoły Lotnictwa w Grudziądzu, którą ukończył w 1928 r. w Dęblinie. Przydzielony do 1 PL w Warszawie, przechodzi wszystkie szczeble lotniczej kariery. Dowodzi eskadrą, a podczas Wojny Obronnej Polski — dywizjonem myśliwskim wchodzącym w skład Brygady Pościgowej, broniącej Warszawy.

Po przedostaniu się do Francji dowodzi kluczem myśliwskim broniącym obszaru Paryża. W Anglii zostaje wyznaczony na organizatora i pierwszego dowódcę słynnego 303 dywizjonu myśliwskiego „Warszawskiego" im. Tadeusza Kościuszki. Ciężko ranny i poparzony w locie bojowym nad Londynem, 6 września 1940 roku odchodzi do szpitala i po dłuższym leczeniu powraca do lotnictwa pełniąc szereg funkcji dowódczych. Dowodzi m.in. 131 Polskim Polowym Portem Lotniczym.

Po ukończeniu Wyższej Szkoły Lotniczej w Anglii mianowany zostaje dowódcą Polskiego Ośrodka Szkolenia Lotniczego w Newton. Po zakończeniu działań wojennych, osiada na stałe w Kanadzie. Jako jeden z pierwszych polskich pilotów na Zachodzie odznaczony został Srebrnym Krzyżem Orderu Wojennego Virtuti Militari. Posiadał odznaczenia: Distinguished Flying Cross, trzykrotnie Krzyż Walecznych, francuski Croix de Guerre i inne. Zwłoki płka Krasnodębskiego zostały spopielone i w dniu 7 sierpnia pochowane na cmentarzu polskim w Toronto.

Hubert Kazimierz Kujawa

Rok założenia 1930

SKRZYDLATA POLSKA

Wyróżniona Dyplomem Honorowym FAI (1966)

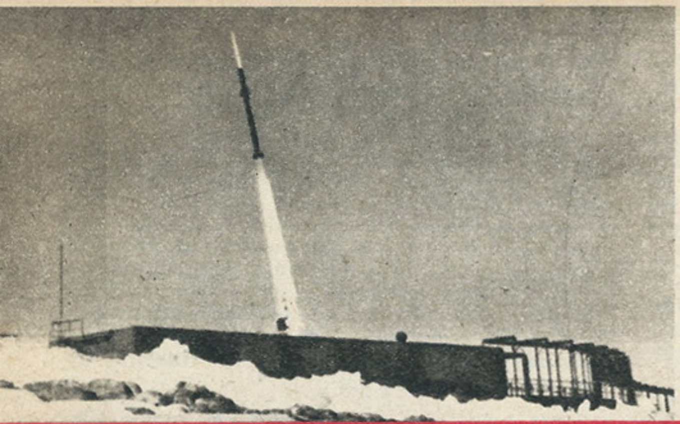
„SKRZYDLATA POLSKA" – tygodnik lotniczy i kosmonautyczny. REDAGUJE ZESPÓŁ: Redaktor naczelny – Jerzy R. Konieczny, z-ca red. nacz. – Tadeusz Malinowski, sekretarz redakcji – Jerzy Zarębski, z-ca sekr. red. – Czesław Głogowski, kierownicy działów – Paweł Elsztein, Henryk Kucharski, Bogusław J. Witkowski; redaktor graficzny – Jolanta Kalita, redaktor techniczny – Irena Bąkowicz, sekretariat redakcji – Wanda Szawarska. Stali współpracownicy – Tadeusz Chwałczyk, Bolesław Gaczkowski, Jerzy Grzegorzewski, Bernard Koszewski, Tadeusz Królikiewicz, Julian Maiejko, Wiktor Wiończek, Janusz Wojciechowski.
REDAKCJA: ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa 1; telefony: 27 33 78 – redaktor naczelny i sekretariat, 27 52 60 – kierownicy działów.
WYDAWCA: WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, ul. Kazimierzowska 52, Warszawa; telefon – centrala 49 27 51 do 9.

PRENUMERATA: Prenumeratę na kraj przyjmują Oddziały RSW „Prasa–Książka–Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele w terminach:
– do dnia 25 listopada na I kwartał i I półrocze roku następnego i cały rok następny,
– do 10 marca na II kwartał roku bieżącego,
– do 10 czerwca na III kwartał i II półrocze roku bieżącego,
– do 10 września na IV kwartał roku bieżącego.
Cena prenumeraty: kwartalnie 65 zł
półrocznie 130 zł
rocznie 260 zł.
Jednostki gospodarki uspołecznionej, instytucje, organizacje i wszelkiego rodzaju zakłady pracy zamawiają prenumeratę w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa–Książka–Ruch", w miejscowościach zaś, w których nie ma Oddziałów RSW – w urzędach pocztowych.
Czytelnicy indywidualni opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych i u doręczycieli.
Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa–Książka–Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PKO nr 1531-71.
Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zleceniodawców instytucji i zakładów pracy.

OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń drobnych w tekście 10 zł za słowo, reklam i ogłoszeń handlowych 38 zł za 1 cm², ogłoszeń urzędowych – komunikatów 42 zł za 1 cm²; za ogłoszenia i reklamy wielobarwne dolicza się 100% dodatku; za ogłoszenia i reklamy przekraczające w wypadku ogłoszeń drobnych 50 słów, a w wypadku pozostałych ogłoszeń i reklam 1 kolumnę – może być doliczany dodatek w wysokości do 100% obliczany od nadwyżki. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

Sprzedaż egzemplarzy zdezaktualizowanych, na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 12.IX.1980. Zam. 2004. O-42. Nakład 27 000 egz.

KOSMONAUTYKA



NA ANTARKTYDZIE

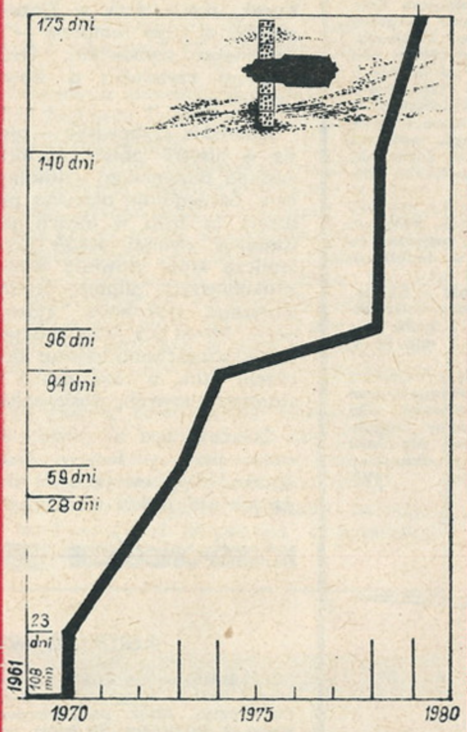
Start rakiety meteorologicznej z terenu radzieckiej stacji badawczej Mołodiożnaja na Antarktydzie (67° 40'S; 45° 50'E; 42 m nad poziomem morza).

ŚWIĘTO SPORTOWE

Taki tytuł nosi obraz radzieckiego malarza-artysty Walerego Maszenkina. A więc także lotniarstwo stało się źródłem twórczej inspiracji.

ROZWÓJ KOSMONAUTYKI

Wzrost długotrwałości załogowych lotów kosmicznych na przestrzeni lat 1961–1980.



● 13.VIII.1980 r. Zmarł w wieku 70 lat minister przemysłu przyrządowego, środków automatyzacji i systemów sterowania ZSRR – Konstantin Rudniew. Wniósł wybitny wkład m.in. w rozwój radzieckiej techniki rakietowo-kosmicznej.

● 27.VIII.1980 r. Na orbitę wokółziemską został wprowadzony satelita Kosmos-1208. Parametry początkowe satelity Kosmos-1207: 218 x 282 km; 82,3 ; 89,2 min.

● Satelita SRC Ariel-V spłonął w gęstych warstwach atmosfery ziemskiej po ponad 5 latach udanych obserwacji promieniowania rentgenowskiego.

● We Włoszech Aeritalia i SNIA opracowują urządzenie IRIS do przenoszenia satelitów z niskiej orbity wokółziemskiej na orbitę geostacjonarną, zaś SNIA przygotowuje dla ESA silnik plazmowy do satelitów.

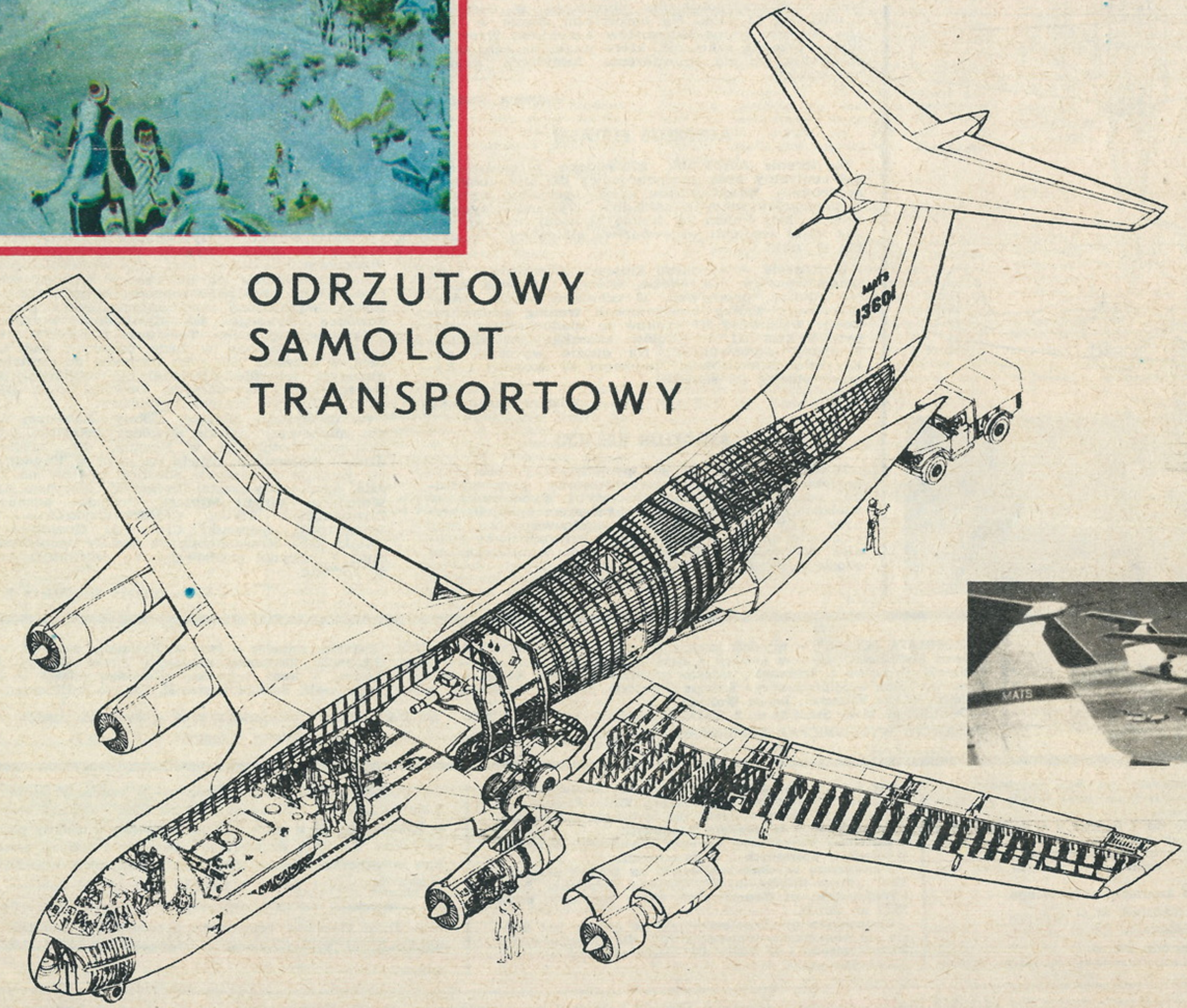
● Poczta brytyjska rozpoczęła budowę trzeciej typowej naziemnej stacji satelitarnej Intelsat w Madley. Ma ona służyć do łączności z dalekim Wschodem poprzez satelitę Intelsat-IV znajdującego się nad Oceanem Indyjskim.

● Francuski Aérospatiale opracowuje dla ESA radiometr do barwnej kontroli mórz i oceanów z satelitów programu COMSS. Radiometr ma pracować w zakresie światła widzialnego i podczerwieni.

● Kanada (Spar Aerospace w Toronto) przedłużyła do 1984 r. zawarte w 1974 r. porozumienie o kosmicznej współpracy technologicznej z RFN (ERNO).

● Irlandia buduje naziemną stację międzynarodowej łączności satelitarnej w Midleton.

ODRZUTOWY SAMOLOT TRANSPORTOWY



Przekrój perspektywiczny samolotu transportowego Lockheed C-141 Star Lifter z 4 silnikami turboodrzutowymi.

Rozpiętość – 48,77 m, długość – 44,40 m. Masa całkowita max. – 143 600 kg, ładunek użyteczny cywilny – 43 500 kg, wojskowy – 31 750 kg. Prędkość max. – 885 km/h, zasięg – 5 750 do 6 700 km.

Zdjęcia i rysunki: „Sputnik", „Flieger Revue" (NRD), „Aviation Magazine", archiwum.